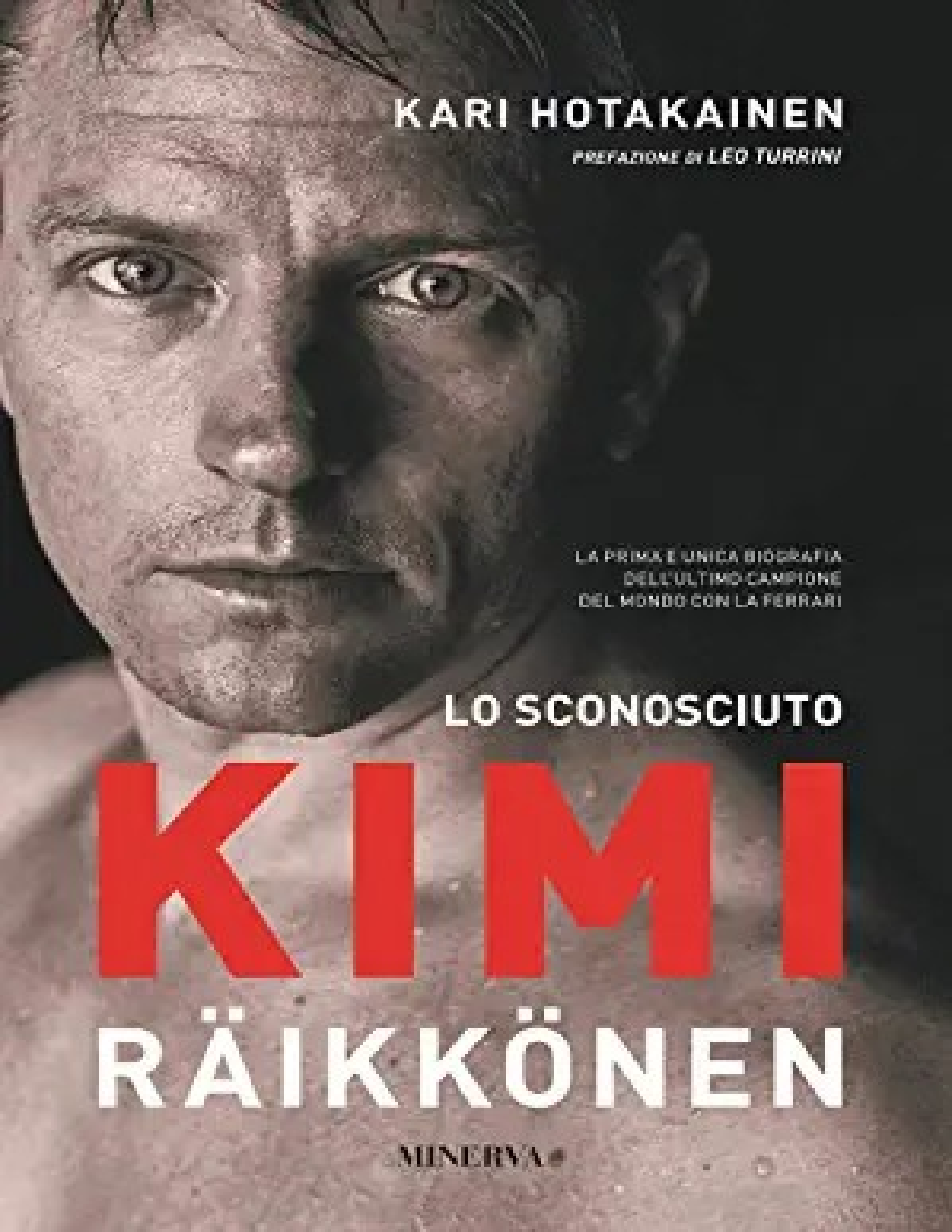


KARI HOTAKAINEN

PREFAZIONE di LEO TURRINI

LA PRIMA E UNICA BIOGRAFIA
DELL'ULTIMO CAMPIONE
DEL MONDO CON LA FERRARI

LO SCONOSCIUTO

KIMI RÄIKKÖNEN

MINERVA

Sommario

Coperchio
Dedizione
Epigrafe
Prefazione
Un'auto è uno spazio silenzioso
Non un solo metro
Due secondi sono un'eternità
Zingari bianchi
Una balla di fieno fradicia
"No, lo so"
Il grande mondo e il piccolo mondo
Ostetrica a un pilota da corsa
La nascita di un pilota
Scuola di Fine
Un punto
uomo rally
Masa
Soldi e fiducia
Non camminerai mai solo
Le cose accadono
Sedici giorni
Piacevole per gli occhi, riposante per la mente
In overdrive
Siamo qui per guidare o per parlare?
Una fine è un inizio
Papà, chi sei?
Statistiche 2001–2018
La carriera di Kimi Räikkönen 1988-2018
Tracce bonus
Elenco delle illustrazioni
Indice
Diritto d'autore

Grazie, Sami Visa

EX SEGRETARIO DI STATO USA
HENRY KISSINGER

Anche i brutti ricordi possono essere belli.

PILOTA DI F1 KIMI RÄIKKÖNEN

EPIGRAFE

PREFAZIONE

UN'AUTO È UNO SPAZIO SILENZIOSO

NON UN SOLO METRO

DUE SECONDI È UN'ETERNITÀ

ZINGARI BIANCHI

UNA BALLA DI FIENO FRAZZATA

'NO, LO SO'

IL GRANDE MONDO E IL PICCOLO MONDO

OSTELLA DI UN PILOTA DA CORSA

LA NASCITA DI UN PILOTA

SCUOLA DI FINITURA

UN PUNTO

RADUNO UOMO

MASA

SOLDI E FIDUCIA

NON CAMMINERAI MAI SOLO

COSA SUCCEDE

SEDICI GIORNI

PIACEVOLE PER L'OCCHIO, RIPOSANTE PER LA MENTE

IN OVERDRIVE

SIAMO QUI PER GUIDARE O PER PARLARE?

LA FINE E' UN INIZIO

PAPÀ, CHI SEI?

* * *

STATISTICHE 2001–2018

LA CARRIERA DI KIMI RÄIKKÖNEN 1988–2018

TRACCE BONUS

ELENCO DELLE ILLUSTRAZIONI

INDICE

Ci sono molti sportnel mondo che solo pochi praticano come hobby, ma che sono stati accettati come sport olimpico. Riceviamo descrizioni dettagliate e commenti di esperti su qualcuno sdraiato su una slitta, che scivola lungo uno scivolo ghiacciato a una velocità folle. Non conosco nessuno i cui hobby includono lo slittino, forse perché poche nazioni possono permettersi di costruire piste per lo slittino sui fianchi delle montagne. Ci sono diciassette tracce di questo tipo nel mondo. Dopo le Olimpiadi, queste piste diventano musei tristi.

Il salto con gli sci è uno sport importante per i finlandesi, ma quanti lo praticano davvero? Forse una minuscola frazione delle persone che lo guardano in televisione. In teoria, è possibile prenderlo come un hobby. L'omissione non impedisce a nessuno di esprimere opinioni e analisi fiduciose su ciò che è andato storto in fase di decollo.

Nessuno ha la Formula 1 come hobby. Nessuno direbbe che andranno a un allenamento di Formula la sera. Tuttavia, in ogni bar e distributore di benzina trovi esperti che ti diranno che il circuito di Sepang semplicemente non è adatto a questo o quell'altro pilota.

Noi non siamo saltatori con gli sci, non voliamo, trasportati dagli sci, per un solo secondo, ma questo non ci impedisce di essere esperti. Stare fuori ci rende infallibili.

Questo libro è stato scritto dal punto di vista di un estraneo. Non ci sono molte altre prospettive in giro. Questa non è una biografia; non potrebbe essere perché il protagonista è solo a metà della sua vita. Questa è la storia di un pilota da corsa che avrebbe potuto diventare un meccanico d'auto. Ma non lo fece; divenne invece famoso in tutto il mondo. È successo in fretta e con la fortuna dalla sua parte, grazie a sua madre, suo padre e l'uomo stesso. Tutto quello che voleva fare era guidare il più velocemente possibile. La maggior parte di queste persone rimane sconosciuta – qualcosa che avrebbe voluto – ma ora è troppo tardi.

È il 1981 a Karhusuo,Espoo. È notte; il ragazzo è irrequieto, non riesce a dormire. Sua madre sta cercando di calmarlo, lo riprende in braccio; al ragazzo è sempre piaciuto essere tenuto in braccio. È molto diverso dall'altro suo figlio, che ha due anni in più; è più sensibile, con le antenne fuori. Alla fine il ragazzo si addormenta nelle prime ore del mattino.

Il giorno dopo, mentre si reca al lavoro, la madre esausta pensa a quello che preoccupa lei e il marito già da tempo: il bambino non parla, non una parola, anche se ha quasi tre anni.

I genitori portano il ragazzo a farsi visitare. Non c'è niente di sbagliato in lui; esegue tutti i compiti velocemente, anzi più velocemente della media per la sua età. Semplicemente non parla. Forse verrà dopo.

Trentasei anni dopo, il suo nome ha perso la seconda metà. Lui è solo Kimi oggi; Kimi-Matias è svanito in una nuvola di polvere e nessuno ricorda più il suo nome ufficiale. È improbabile che molte persone lo sappiano, forse solo uno o due delle dozzine di fan nel foyer del Sama-Sama Hotel a Kuala Lumpur venerdì alle 9:10. Almeno sanno che presto uscirà dall'ascensore e non diranno una parola.

I tifosi provengono da Malesia, Giappone e Cina. Parlano Formula English tra di loro, con un vocabolario scarso ma con molto rumore. Urlare e tubare non conoscono barriere linguistiche. Volano da una porta dell'ascensore all'altra e le loro simultanee e squillanti espressioni suonano come se uccelli esotici fossero volati sulla scena per beccare lo stesso boccone: un taciturno autista.

I fan guardano in attesa una figura familiare, il manager degli affari di Kimi, Sami Visa, che scende nell'atrio dell'ascensore numero due. Ha in mano uno zaino Ferrari con i numeri 007 stampati sopra. I fan non vengono ingannati dal riferimento a James Bond; sette è il numero di gara di Kimi. Sanno cosa significa l'apparizione di Visa nell'atrio: Kimi scenderà presto e saremo i primi a vederlo.

Le porte dell'ascensore numero quattro si aprono. L'uomo in rosso è arrivato.

Kimi vede i fan e si ferma. Sa cosa deve fare prima di tuffarsi nella Maserati che aspetta fuori. Un paio di minuti, quaranta metri, poi l'incontro sarà finito.

Sami Visa cerca di tenere a distanza i fan che tubano. Consegnano un berretto e una maglietta alla volta perché Kimi lo firmi – non devono essere autorizzati a toccarlo. Kimi scrive 'KR', o qualcosa del genere, scarabocchiando velocemente le sue iniziali. Poi il prossimo. Ce n'è uno in più? Benissimo, uno in più. Il suo volto rimane inespressivo, tranne per un cambiamento fugace, una contrazione intorno alle labbra: un sorriso, un regalo silenzioso ai fedeli sostenitori che hanno fatto molta strada per essere lì.

I tifosi urlano di gioia. Hanno qualcosa, e qualcosa è meglio di niente. Le porte principali si aprono e Kimi si dirige rapidamente verso la Maserati e si siede al posto di guida, che è stato regolato nella posizione più bassa possibile, con lo schienale reclinato il più possibile. Questo è il modo in cui siede in tutte le auto. È un'abitudine legata al lavoro: il pilota di una Formula è seduto in posizione quasi orizzontale.

Mark Arnall occupa il sedile del passeggero e passa a Kimi una bottiglia di liquido accuratamente selezionato. Il clima è umido e caldo, 34°C. L'aria condizionata ci assicura di essere immuni alla temperatura esterna. L'auto fa un balzo in avanti. Appena oltrepassata la rampa dell'hotel e in autostrada, Kimi accelera a oltre 100 km/h. La sua mano sinistra scuote la bottiglia da mezzo litro di una sostanza grigia e densa, un frullato. La sua mano destra tiene il volante, il dito medio cambia marcia; la macchina sussulta. Intravedo il limite di velocità: 70 km/h. Quando il limite diventa 100 km/h, Kimi accelera a 140. Lancio un'occhiata a Sami Visa. La sua espressione dice: 'Non dire niente; è così che va sempre».

La distanza dall'hotel al circuito di Sepang è poco meno di dieci chilometri. Il compagno di squadra di Kimi, Sebastian Vettel, è partito con il suo allenatore, Antti Kontsas, prima di noi ma siamo arrivati al circuito nello stesso momento.

Va dove nessuno ha affari o le chiavi per entrare: il suo mondo. Quello che potrebbe sembrare introversione dall'esterno è semplicemente concentrazione.

Scendiamo dalla macchina. Visa ci ricorda che, prima di andare ai box, c'è un breve incontro con i tifosi. Circa un paio di centinaia di loro sono stati rinchiusi dietro un recinto di filo spinato e consegnano berretti, tessere, braccia e magliette. Kimi annota il suo vago scarabocchio "KR" sui

cappucci, posa per un telefono cellulare che ondeggia all'estremità di un selfie stick e fa tutto il possibile per assicurarsi che non dovrà fare altro.

Per i tifosi, questo incontro significa molto. Hanno pagato un sacco di soldi per venire qui a guardare le auto – di solito solo di sfuggita – e gli autisti che difficilmente vedono da così vicino. Vogliono molto, ma ottengono poco. Vogliono fatti che diventino finzione col passare del tempo. Le storie cambiano; le voci provenienti dall'area dei box sono più abbondanti dei gas di scarico. Gli autisti, dentro i loro grandi caschi, vengono spiati sugli schermi televisivi che sembrano uomini sulla luna. Il tabellone mostra la verità e i piloti ripetono l'accaduto in poche parole. Ma i fan vogliono un pezzo dell'uomo stesso; vogliono vederlo, forse toccarlo, guardarlo negli occhi, nascosti dietro gli occhiali scuri. In quegli occhi blu ghiaccio, che hanno visto solo in foto e che scansionano la pista per un passaggio,

Difficile dire cosa tirano fuori da Kimi, che durante i suoi diciotto anni di carriera ha rilasciato tante interviste quante Lewis Hamilton, il quattro volte campione del mondo e re dei social media, concede in una settimana.

In dieci minuti finisce tutto e Kimi si precipita verso l'area box. Il suo modo di avanzare è a metà tra la corsa e il camminare. L'agile figura sfreccia come una lepre attraverso l'area e trova la sua strada nelle profondità del garage della Ferrari. Se n'è andato. Misteriose sono le vie di quest'uomo.

La sua stanza all'interno dell'alloggio Ferrari è scarna: uno spazio di circa dodici metri quadrati costruito con un materiale simile al truciolato. Ogni centimetro è sfruttato al massimo: un lettino stretto adatto al massaggio; un tavolo sul quale Mark Arnall ha sistemato tre caschi, un paio di guanti e scarpe da guida, asciugamani e diverse bottiglie di bevande accuratamente miscelate. Un angolo della stanza contiene una piccola vasca da bagno blu di plastica rinforzata, piena di acqua ghiacciata. Il pilota vi siede per un po' prima e dopo la gara. La sua temperatura corporea deve essere regolata perché il sole riscalda l'auto da corsa di 700 chili a un calore che non perdona. Il glamour ha abbandonato questa stanza in favore dei media, dove prospera.

Si passa all'hospitality quarter della Ferrari, che si trova nell'area paddock, un lungo viale riservato agli ospiti e alla stampa. Le squadre hanno tutte eretto i loro mondi in miniatura lungo di essa. Il paddock è accessibile anche a chi ha pagato circa 6.000 euro per un pacchetto che copre l'intero weekend. Per quel prezzo, ottieni buon cibo e qualcosa che è inimmaginabile per il possessore di un biglietto standard. E cos'è esattamente quel qualcosa? È uno scorcio del pilota, un posto in un ristorante costruito sopra i box, più una sensazione di importanza. Le persone, nel corso della storia dell'umanità, hanno pagato sostanzialmente più del prezzo raccomandato per quella sensazione.

Gli alloggi della Ferrari profumano di basilico, aglio e pane bianco appena sfornato con una crosta sottile. La Ferrari ha portato l'Italia in

Malesia. È quello che fa sempre la squadra, costi quel che costi. Tutte le prelibatezze sulle tavole imbandite sono piatti della tradizione italiana creati dal capo chef e dai suoi assistenti. Sergio Bondi, responsabile della logistica Ferrari, dice che dall'Italia arriva tutto il possibile: pasta, caffè, sedie, tavoli, persino la farina per i panini. Lo chef si procura le migliori materie prime in ogni paese due giorni prima della gara. Cina, Abu Dhabi, Australia – non importa quale paese sia, l'Italia sarà costruita lì. In Europa, la Ferrari ha bisogno di trenta camion per il trasporto. Altre località prevedono di percorrere 300.000 chilometri all'anno. Dopo ogni gara, il 44, Il circo di 000 chili viene smontato e imballato nel giro di sette ore. Il consumo annuo di caffè ammonta a 70.000 tazze. Quest'anno, 170 dipendenti Ferrari erano presenti ai test della nuova vettura a Barcellona. Tutto ciò porta il budget annuale a ben oltre 400 milioni di euro. Se ci pensate, l'importo è poco razionale.

E tutto questo denaro per permettere a due giovani di guidare per circa un'ora e mezza, sfidando la morte e senza meta, cioè tornare allo stesso punto da cui erano partiti, fradici e ansimanti, con il collo in fiamme, a corto di parole ma vivo.

E tutto questo denaro per permettere a due giovani di guidare per circa un'ora e mezza, sfidando la morte e senza meta, cioè tornare allo stesso punto da cui erano partiti, fradici, ansimanti, con il collo in fiamme, a corto di parole ma vivo.

Sono immerso nei miei pensieri quando Sami mi batte sulla spalla. È ora di entrare in garage per osservare l'inizio della prima sessione di prove libere. Ci avviciniamo al nocciolo della questione nella labirintica area dei box: due vetture rosse. Un'isola tra le auto è piena di computer e uomini in rosso che indossano protezioni per le orecchie. Siamo più lontani, quindi i tappi per le orecchie sono sufficienti per noi.

Kimi è già sistemato nella sua macchina – sono visibili solo il casco e la mano destra; la mano protesa verso una bottiglia consegnata da Mark Arnall. La mano sinistra di Arnall ne tiene un'altra. Devono esserci sempre due bottiglie, nel caso ne manchi una o si rompa. Un guidatore inaridito è un guidatore inutile.

È ora di avviare le macchine. La Ferrari suona come un maiale di 700 chili che viene macellato, pugnalato con un centinaio di coltelli su entrambi i lati. Il rumore proviene da una bestia arrabbiata e ferita che vuole uscire dal garage, lontano dalla tirannia degli uomini in rosso nella libertà del rettilineo di partenza/arrivo, sulla pista chiusa.

Lo stridio penetra nei tappi per le orecchie e trafigge la testa come acciaio fuso. L'auto sfreccia fuori dal garage in pista, dove accelera a 200 km/h in cinque secondi. Ci vuole meno di un minuto e mezzo per percorrere il circuito di 5,5 chilometri. Le auto sfrecciano oltre il box come missili bassi e appena riconoscibili. Il monitor è la tua migliore fonte per ottenere l'intera immagine, anche se tutto avviene davanti ai tuoi occhi.

Menziono questo baccano infernale a Kimi più tardi. Commenta seccamente che il suono delle auto moderne ricorda quello di un tosaerba, mentre i modelli di qualche anno fa facevano un rumore adeguato.

Ci sono due sessioni di prove libere; entrambi durano un'ora e mezza e servono per esaminare gli assetti e provare le gomme. Tutto è orientato alla preparazione per le qualifiche di domani. Nel pomeriggio la pista è tranquilla, ma la giornata lavorativa continua con discussioni tecniche. Seguono ciò che Kimi ha imparato all'età di tre anni, ma ciò che è imbarazzante davanti agli estranei: parlare. Sta davanti a dieci microfoni, massaggiandosi il collo con la mano destra. Sua madre Paula sa cosa significa: il ragazzo è incazzato. Deve dire qualcosa, formare frasi che suonano chiare ma non significano nulla. Il mondo è pieno di tali frasi, ma il cumulo di compost per loro ha una capacità illimitata. Vengono lasciate a decomporsi su Internet, mentre le copie cartacee dei giornali vengono riciclate o avvolte intorno a fish and chips. Nessuno - nessun editore, tifosi o piloti – ricorda dopo quindici giorni dove furono pronunciate quelle frasi. Era in Malesia, Giappone, Cina o forse ad Austin, in Texas? Non ricordano perché sono le stesse parole, ripetizioni della stessa cosa, conferme verbali dei numeri visualizzati sul tabellone.

Sei stato il quinto più veloce nelle prove libere. Cosa promette questo per le qualifiche di domani? 'Hmm. Non ne sono sicuro.'

Eri tre centesimi di secondo più veloce del tuo compagno di squadra. Perché pensi che fosse? 'Hmm. Difficile da dire.'

La macchina si sentiva bene per le qualifiche di domani? 'Hmm. Era ok. Vedremo domani».

Sei fiducioso per domani? 'Hmm. Sì.'

Guarda in alto, in basso, oltre i giornalisti, ovunque tranne che dritto verso di loro. Per lui, gli occhiali scuri sono stati inventati per proteggere un uomo dagli occhi degli altri, non dal sole.

L'intervista è finita. Kimi parte e scompare di nuovo nel box della Ferrari, dove il team analizzerà gli aspetti tecnici degli eventi della giornata.

Alla fine riappare e si fa strada intenzionalmente tra la folla. Potresti facilmente perderlo di vista. È già il tramonto quando ci dirigiamo verso l'hotel. Kimi accelera fino a superare il limite di velocità e cerca a tentoni il drink con la mano libera.

È tranquillo, a parte un ronzio; solo la Maserati ringhia di tanto in tanto, e questo è su ordinazione.

Non riesco a vedere nella mente di Kimi, ma posso immaginare la sua deriva generale. *Un altro giorno è finito, casa è a più di 10.000 chilometri di distanza in Svizzera, altre due settimane prima che io arrivi lì. Il nuovo tizio in fondo sta scrivendo un libro su di me. Presto potrò farmi una doccia e andare a letto. Dormirò il più tardi possibile. Mi chiedo come stanno a casa, se va tutto bene, se Robin ha imparato nuove parole. Rianna lascia dormire Minttu o la bambina è irrequieta? Vorrei esserci ma non posso. La macchina era buona oggi; era bello starci dentro. Mi piace guidare di più; i problemi iniziano appena scendo dall'auto. Nessuno fa domande quando corri.*

Kimi fa retrocedere la Maserati in un parcheggio e si avvia a grandi passi verso le porte. Alcuni tifosi tenaci vegliano nell'atrio. L'autista stanco si è tolto gli occhiali da sole; i suoi occhi azzurri li guardano dritti e la sua mano destra fa il gesto familiare di scarabocchiare 'KR' su un berretto. La porta dell'ascensore ronza e lui se ne va.

A tarda notte, mi collego a Internet nella stanza d'albergo. La conferenza stampa di giovedì sul prossimo fine settimana attira la mia attenzione. Ai piloti è stato chiesto che tipo di ricordi hanno della gara malese, che ora si correrà per l'ultima volta. Gli autisti rispondono diligentemente e educatamente, il che significa in modo noioso. Poi è il turno di Kimi. Ha vinto la sua prima gara qui nel 2003 e un giornalista gli chiede cosa gli mancherà di più. Un breve silenzio è seguito da parole che cadono come sassi su un pavimento piastrellato. Kimi dice che, ad essere sincero, non sa se gli mancherà qualcosa. È un bel circuito. Ma l'aeroporto, l'hotel e il circuito sono tutto ciò che vedi qui. Puoi scegliere se ti perderai qualcuno di loro o meno.

Alcuni dei giornalisti si piegano; altri tacciono. Questa è l'essenza dell'umorismo: quando tutto il resto fallisce, prova la verità. Ogni pilota e ogni giornalista sa che non c'è possibilità di conoscere la città, la gente oi piatti locali durante un weekend di gara. Tutti lo sanno; nessuno lo dice. A parte un uomo, che ha imparato a parlare all'età di tre anni.

"Viaggiamo piacevolmente, oltre il limite di velocità." Nella macchina di Kimi a Kuala Lumpur. FOTO: KARI HOTAKAINEN

Sono le 9.10 di sabatomattinata al Sama-Sama Hotel di Kuala Lumpur. La pole per la gara di domani verrà decisa oggi. Dovremmo lasciare l'hotel alle 9.30. L'autista resta a letto fino all'ultimo minuto.

Sono seduto nel bar dell'atrio, a prendere un caffè. Il tavolo adiacente è occupato da un trio chiacchierone che indossa berretti; le due donne e un uomo hanno sperimentato la vita e tanta birra. Le loro magliette rosso Ferrari hanno macchie scure - senza dubbio ricordi sbiaditi della birra Tiger economica e gustosa. Hanno una cinquantina d'anni, hanno la voce rauca e trasudano l'odore dell'alcol stantio, che ha marinato le loro viscere per giorni e giorni. Si scopre che sono australiani e mercoledì sono volati da Sydney per guardare la gara attraverso un bicchiere di birra.

L'uomo chiede di conoscere la mia opinione su Kimi Räikkönen. Dico che non conosco l'uomo, ma apprezzo il modo in cui sfida la morte. Dico anche che non ho mai visto un'intera gara di Formula 1 e non mi sono mai interessato alle corse automobilistiche. Le donne vogliono saperne di più sui miei difetti, ma l'uomo le zittisce con uno sguardo indagatore sul mio viso. Sento il suo sguardo sia sulla mia gola che sulle mie orecchie a causa del modo in cui i suoi occhi ruotano. Mi chiede da dove vengo e cosa ci faccio in un hotel vicino al circuito di Sepang se non mi piace la Formula. Dico che vengo dalla Finlandia e sono in vacanza perfettamente normale. Il gruppo è zincato. Vengo dallo stesso paese di Kimi Räikkönen; le mie scorte aumentano. Ordinano altra birra per brindare al mio paese natale. Parlano tutti allo stesso tempo, ognuno dando la propria opinione su Kimi, che è come un membro della famiglia per loro. Kimi è l'unico pilota che non sputa sciocchezze dopo una gara. Sanno che vive in questo hotel ma non sono riusciti a individuarlo perché arriva così tardi che il gruppo pesantemente ubriaco si dimentica di tenere d'occhio l'ascensore. Pensano che dovranno vedere Kimi; non basta intravederlo mentre sfreccia sul rettilineo principale a 290 km/h. Non hai alcun tipo di impressione della persona in quelle circostanze. Sono d'accordo.

L'uomo vuole offrirmi una bevanda forte; dopotutto, i finlandesi bevono liquori a colazione. Rifiuto e li ringrazio per una piacevole chiacchierata. Mi alzo e l'uomo mi augura buona fortuna, anche se pensa che non ne abbia bisogno perché sono abbastanza fortunato da venire dallo stesso paese di Kimi.

Tutti i membri del gruppo sono improvvisamente presi da un urgente bisogno di svuotare le vesciche e si precipitano in bagno con i sandali aperti che svolazzano e il fruscio dei pantaloncini colorati. Appena scomparse, le porte dell'ascensore si aprono e l'uomo in rosso balza verso la Maserati.

Viaggiamo piacevolmente, oltre il limite di velocità, fino a raggiungere una rotonda. Kimi borbotta un avvertimento a se stesso di non prendere la rotonda a tutta velocità. È impaziente di mettersi al lavoro, nel piccolo spazio, dentro il casco.

Arriviamo al circuito. Tra tre ore si deciderà chi scatterà in pole la gara di domenica. Una delle canzoni preferite di Kimi si chiama 'Pole Position', che gli piace cantare al karaoke. L'interpretazione richiede un drink o due, dopo di che l'ultima parola del ritornello spara come un fulmine a ciel sereno: 'nel mio . . . pole position'. La canzone country è stata scritta da Hector, che ha anche scritto i testi, e registrata dal compianto Kari Tapio. Come molti dei preferiti del karaoke, dice, come per caso, molto sulla vita del cantante: "Il tempo passava, spesso tirava via il tappeto/gioventù pazza e onnipotente/Il diavolo mi ha dato il giorno, Dio il notte/ogni giorno come una piccola eternità./mi sarei accontentato di molto meno/perché so quanto bene sono stato benedetto/sono qui e ora forse per restare/con quello che ho/nella mia pole position.'

L'inseguitore della pole position si allontana a grandi passi; la canzone rimane nella mia testa. Sami ed io ci dirigiamo verso l'area hospitality della Ferrari. Gli operai vestiti di rosso bevono caffè forte, pieni di eccitazione. Il capo della squadra Maurizio Arrivabene, un uomo snello con la barba grigia, succhia un dispositivo per fumare tubolare decorato con il logo Ferrari e tira fuori il fumo da un lato. Il prodotto è l'ultima invenzione di Philip Morris, Iqos, che riscalda una piccola dose di tabacco a una temperatura ardente e rilascia la nicotina a chi la usa senza carta, il che significa un veleno in meno. Noto altri personaggi importanti che impugnano lo stesso dispositivo.

Arrivabene è un uomo di esperienza. Può immagazzinare la tensione all'interno come se fosse un barattolo di marmellata in una cantina. I suoi occhi distratti rivelano alcune verità essenziali sugli sport motoristici: se il pilota ha successo, il motore potrebbe andare in pezzi. Se il pilota commette anche un solo errore, sarà al quinto posto. Se qualcuno si trova davanti al conducente in un momento cruciale, si perderà mezzo secondo. In questo sport, mezzo secondo è un tempo tediosamente lungo. Non c'è altro sport in cui le differenze di fuso orario siano così piccole. In F1, minuscolo è enorme.

Sami Visa mi porta la terza bottiglia d'acqua della giornata e una tazzina di caffè forte. Conosce Kimi da ventidue anni, ovvero dal 1996. È abbastanza grande da essere il padre di Kimi; ora funge da responsabile degli affari del conducente. Kimi è sempre stata cattiva nell'accettare i consigli di chiunque, anche quando è buono e appropriato. Ha sempre fatto le sue cose, anche se a volte la strada si è trasformata in un sentiero, un fossato o una landa selvaggia. Un guidatore è un guidatore anche senza una strada sotto di lui. Ascolta Sami, però, e il motivo è chiaro. Sami non gli prende in giro, né lo farà mai. La promessa è stata fatta nella sauna di Villa Butterfly due anni fa, quando è stato stipulato un contratto verbale per il posto di responsabile degli affari: 'Se mi prendi in giro, ti ammazzo'.

A volte un accordo verbale è più vincolante di un pezzo di carta. Ho visto fin troppi film italiani sulle famiglie e comincio a interrogarmi sulla minaccia inclusa nel contratto quando un omone nero corvino ondeggia sulla terrazza. Saluta Sami con voce profonda e rauca. Mi stringe la mano, presumendo che lo riconosca. Nascondo la mia ignoranza giocherellando con la mia tazza di caffè. L'uomo salta giù dalla sedia per abbracciare il capo chef. L'uomo e lo chef gesticolano così selvaggiamente che Sami ha la possibilità di darmi alcune informazioni di base: l'uomo è Moko, un noto designer di gioielli senegalese, uno dei fondatori e proprietari dell'azienda di gioielli e moda Chrome Hearts. Tutti qui lo conoscono tranne me. La sua compagnia ha lavorato con Madonna, Lenny Kravitz e molte altre star. Moko ha un pass permanente per le gare di F1. L'ha preso originariamente da Jean Todt,

Moko torna al nostro tavolo e quando gli dico che sto scrivendo un libro su Kimi Räikkönen, nei suoi occhi si accende un fuoco. "Ascolta, capitano bianco," inizia, e vuole raccontarmi tutto. Ha iniziato a seguire la Formula 1 nel 1979, quando l'apartheid era ancora vivo e vegeto. Era altamente incongruo per un uomo di colore sostenere un pilota da corsa bianco. Nel paese natale di Moko, il Senegal, gli sport popolari erano il calcio e il rugby, ma lui ha scelto la Formula 1. Pensa che Kimi Räikkönen possa essere paragonato ad artisti che lasciano parlare il loro lavoro. Prima di fare altre domande, mi sorprendo a fissare, in modo piuttosto scortese, il suo colorato caftano midi. Moko nota il mio sguardo ed è spinto a lodare i risultati di Marimekko, l'azienda tessile finlandese. Ha acquistato tessuti Marimekko e li ha usati per cucire per sé capi unici.

Dice di aver iniziato a seguire Kimi quando l'autista era ancora con la Sauber. «Il ragazzo è entrato dall'ombra e ha acceso subito le luci. L'ho solo guardato, seguito e impresso nella mia mente', ricorda Moko. Non si incontrarono finché Kimi non si trasferì alla Ferrari. Alla gara di apertura della prima stagione di Kimi con il team a Melbourne, in Australia, Moko era seduto nell'area del paddock sotto un albero quando Kimi è passato. Moko ha detto: 'Buon pomeriggio, signor Räikkönen. Benvenuto in Ferrari.' Kimi si fermò, guardò Moko, sorrise e disse: "Grazie". 'Alcuni fotografi nelle vicinanze ci stavano guardando; ridevano mentre commentavano che

evidentemente ci voleva un africano per far sorridere Räikkönen.' Moko rise e aggiunse: "Gli ho regalato un amuleto della mia collezione e, in effetti, ha vinto la gara".

Il casco contiene una testa traspirante, che a sua volta contiene un cervello che lavora a un numero di giri notevolmente superiore rispetto all'auto.

'Quello che vedi è quello che ottieni. Kimi non ha un'agenda nascosta».

Moko è arrivato alla gara da casa sua a Parigi in un jet privato e in seguito si dirigerà a Stoccolma per assistere a un concerto dei Rolling Stones (perché "i ragazzi" glielo hanno chiesto). L'azienda che rappresenta ha prodotto una vasta gamma di moda e gioielli basata sul logo della lingua dei Rolling Stones. Non me lo dice lui stesso; Lo sento da altri. Quando glielo chiedo, Moko dice che non parla del suo lavoro ma cerca di farlo così bene che lo fanno gli altri. Moko pensa che Kimi sia più un uomo saggio che un uomo del ghiaccio. 'Un uomo saggio non esce con tutto ma lascia qualcosa di nascosto dentro, in deposito. Mi ricorda scrittori come Marcel Proust e Albert Camus, che tacevano e lasciavano parlare le loro penne». Non vedo bene la connessione tra le loro attività e quelle di Kimi, ma Moko sì.

Moko tace e guarda la folla.

Pensa che al più tardi a metà del libro incontrerò grandi difficoltà. Gli chiedo che tipo di difficoltà, ma rimane enigmatico. Infine, dice che dovrei fare una chiacchierata dettagliata con la mamma di Kimi, perché un uomo ha solo una madre. Gli prometto che lo farò.

Sono scosso dai miei pensieri da un suono familiare a circa 100 metri di distanza. Un maiale viene macellato. È ora di trasferirsi al macello. Gli uomini in rosso hanno avviato il mostro. Chi sarà il più veloce sui cinque chilometri e mezzo? La sessione di prove libere è iniziata e durerà un'ora, seguita da una pausa e poi dall'attività principale della giornata: un'ora di qualifiche per determinare la griglia di domenica.

Il casco contiene una testa traspirante, che a sua volta contiene un cervello che lavora a un numero di giri notevolmente superiore rispetto all'auto. Migliaia di azionamenti ripetuti facilitano il lavoro: le curve si raddrizzano, il collo si abitua alle vibrazioni, i vecchi dati vengono memorizzati nel midollo spinale. Io, un estraneo, credo che un guidatore sia abituato alla vicinanza della morte. Kimi pensa che stia esagerando: le macchine oggi sono al sicuro.

La prima sessione di qualifiche è promettente, la seconda ancora di più. Un piccolo errore alla fine dell'ultima sezione costa a Kimi la pole. Sarà

secondo in griglia. Le prospettive per domani sono buone; l'auto e l'autista sono in armonia.

I microfoni appaiono davanti alla bocca di Kimi. Deve dire come si sente e cosa può aspettarsi da domani. Ha la faccia rossa e si gratta il collo. Questa volta non è incazzato; è una questione di puro dolore fisico. Soffre di un'eruzione cutanea atopica, che a volte divampa. Ai giornalisti viene data una breve dichiarazione concreta secondo cui la sterzata, appena visibile al rallentatore, gli è costata il palo, ma è ottimista per il domani. Dice solo ciò che è assolutamente necessario, e questo significa: molto poco. Quando la persona che stai intervistando non dice quasi nulla, devi leggere il suo linguaggio del corpo. Decifrano che l'auto è abbastanza buona per vincere se non accade nulla di imprevisto, tranne che l'imprevisto è esattamente ciò che accade spesso in questo sport.

Guidiamo dal circuito all'hotel in silenzio. La gara è domani – domani è il motivo per cui abbiamo percorso 10.000 chilometri per arrivare qui. A causa della domenica, Kimi è arrivato qui martedì. Abbassa gli occhi all'ingresso dell'hotel e si dirige verso l'ascensore il più velocemente possibile. Questa volta, non si ferma ma firma i berretti mentre passa. La sua stanza è al settimo piano, terza porta a sinistra. Entra, fa una doccia e qualcosa da mangiare. Poi è il momento di contattare la Svizzera e Skype la sua famiglia: Minttu, Robin e Rianna. Robin ha imparato nuove parole?

Il bar dell'atrio è tranquillo. I tre australiani sono crollati con un totale di quattro occhi aperti. Andrà bene; abbastanza per vedermi. Vogliono sapere cosa è successo in pista mentre erano sulla loro pista che porta al bar. Gliel'ho detto. Gli altri due occhi si aprono. Kimi vincerà domani; ne sono abbastanza sicuri, sicuri come lo sono di dover arrivare sulla scena dell'azione domani.

Scambio ancora qualche parola con il trio, che ha perso il senso del tempo. Non posso fare a meno di pensare a come la stampa abbia scritto copiosamente, anche se in modo impreciso, sulle bibliche attività ricreative di Kimi Räikkönen. Al giorno d'oggi, Kimi beve in un anno quello che questi fan australiani si ributtano in ventiquattr'ore.

La domenica mattina è soffocante. La temperatura è di 36°C all'ombra, e nelle auto da corsa è il doppio. Il box è pieno di brusio e trambusto. Qualcosa non va durante il giro di riscaldamento. L'auto di Kimi sta perdendo potenza; dieci uomini in rosso si precipitano sulla scena, spogliano l'auto delle sue parti in fibra di vetro e spingono la testa all'interno. I minuti passano; l'inizio della gara è imminente. Una telecamera cattura un primo piano del volto incerto e preoccupato del capo squadra Arrivabene. C'è un sussulto. L'auto di Kimi viene spinta nel garage; gli uomini in rosso spingono via le persone – non c'è tempo. O se c'è, si è fermato. Un'enorme quantità di banconote invisibili galleggia nell'area; tutti quei soldi andranno persi se la colpa non viene trovata. È stato trovato, ma non c'è abbastanza tempo per ripararlo. Kimi scende dall'auto ed entra nel garage con il casco in testa. C'è un posto vuoto in griglia accanto a Lewis

Hamilton. Kimi ha viaggiato fino ai confini della terra per niente. Questa volta non ha guidato un solo metro, anche se l'ha già fatto qui, nel 2003, quando ha registrato la prima vittoria della sua carriera su questo circuito.

La colpa di oggi era nel tubo del turbo, ma non sarà annunciato fino a domani. L'uomo si è comportato bene, ma senza successo. E deve restare fermo, deve guardare gli altri guidare senza di lui. Deve rispondere quando i giornalisti chiedono come ci si sente, non guidare un solo metro. Deve restare sul posto di lavoro fino alla fine anche se non può fare il suo lavoro.

Finalmente, quando si sta già facendo buio, possiamo lasciare il circuito.

La Maserati trasporta un gruppo di uomini silenziosi a passo di lumaca, intrappolati nel traffico infinito della grande città. Kimi intravede un'opportunità: un corteo di automobili davanti a noi – un ministro del governo malese sembra lasciare il circuito. Una fila di tre auto ufficiali è guidata da due poliziotti in moto. Kimi inizia a seguire il corteo, che si fa strada dignitosamente e privilegiato attraverso la congestione in un vicolo tutto suo. La polizia ci sta salutando per indicare che non possiamo seguirci. Kimi sbuffa, facendosi strada dopo il corteo. Lancio un'occhiata a Sami Visa. La sua espressione mi dice di non dire niente neanche questa volta; questo è il modo in cui va oggi.

Arriviamo al tranquillo hotel. Il pilota senza gara svanisce nell'ascensore.

Sami ed io restiamo nell'atrio. Il senso di frustrazione si è diffuso in noi; le parole scarseggiano, la nostra furia silenziosa diretta al tubo del turbo: perché non hai lavorato? Vali anche 100 euro con un'auto da 7 milioni di euro?

Kimi parte stasera per Bangkok per partecipare a un evento per gli sponsor. Seguirà la gara sul circuito giapponese di Suzuka. Tutta l'energia positiva è diretta verso quella razza. Tutto è come prima: deve solo concentrarsi sulla prossima gara e sperare che il motore non si scaldi. No, non è tutto come prima. Adesso ha una famiglia: una moglie e due figli. Ha qualcosa da perdere.

FOTO © SUTTON IMMAGINI

È Baar in Svizzera;è casa. Papà è sdraiato sul divano con una bottiglia d'acqua nella mano sinistra, una macchinina di Robin nella destra. Robin sta accordando le sue macchine sul pavimento. Non c'è fretta. Non avrà bisogno di partire per l'ultima gara della stagione ad Abu Dhabi per altri tre giorni; questa volta andrà tutta la famiglia. Poi la stagione è finita.

Su questo divano Kimi è un padre, non un pilota. Parla vivacemente, commenta le chiacchiere di Robin, partecipa al gioco, dice sciocchezze, ride, sorprende il figlio nel bel mezzo di uno scherzo, continua a farlo. Il 38enne è padre da quasi tre anni. La sua secondogenita, una bambina di nome Rianna, è nata sei mesi fa. La vita di tutti i giorni è più movimentata di una gara di F1. In pista, gli eventi sono ripetitivi; una razza è molto simile a un'altra. Con i bambini piccoli, i momenti mantengono la loro unicità; domani tutto potrebbe essere cambiato: una nuova parola si aggiunge al vocabolario di Robin, una nuova espressione compare sul viso di Rianna. La Formula 1 lascia il posto ai numeri uno.

Eccolo seduto, l'Uomo venuto dal ghiaccio, ma non c'è segno di freddezza. "Iceman" è un soprannome coniato da Ron Dennis, il capo squadra della McLaren. È un alias, uno scudo, uno strumento. Puoi guidare un'auto sotto di essa; è un buon nome per questo scopo. Ma si scioglie fuori dall'auto ed evapora una volta che raggiunge la porta di casa.

Kimi è famoso per la sua reticenza. Il silenzio non è stato inventato dai finlandesi, eppure lo hanno trasformato in diversi prodotti di successo: taciturnità, pause, frasi di tre parole e silenzi di mezzo minuto – trappole in cui cadere un estraneo che si chiede cosa stia succedendo ora che non succede niente. E poi il finlandese va avanti come se il silenzio non fosse mai esistito.

Nel lavoro ufficiale di Kimi, il suo silenzio più rumoroso è provocato da una domanda abbastanza stupida. Nell'ambiente dei media rumorosi e verbosi, il silenzio può essere il modo migliore per attirare l'attenzione. Nel caso di Kimi, la taciturnità nasce da una combinazione di timidezza e intelligenza: se le domande sono banalità, risponde con due parole e grattandosi il collo.

Kimi Räikkönen non ha avuto la possibilità di abituarsi al clima mediatico della Formula 1. Si è tuffato a capofitto in un buco nel ghiaccio nel 2001: centinaia di giornalisti e canali televisivi hanno partecipato alla gara di apertura a Melbourne, dove dieci microfoni gli sono stati puntati in faccia. Nella sua vita precedente, nella serie di Formula Renault, c'erano solo interviste occasionali. Poi tutto è cambiato in un attimo. Il giovane che parlava in un inglese frammentato, spezzato e incerto era nella merda profonda, ma positivamente. Era avvenuto un miracolo: era entrato in F1, un mondo che solo un anno fa si profilava in lontananza.

Il vecchio amico di Kimi, Teemu 'Fore' Nevalainen, ha una teoria interessante: 'Se il viaggio verso la fama fosse stato più lungo e gli fosse stato concesso più tempo per prepararsi, scommetto che sarebbe risultato un Kimi diverso da quello che abbiamo. Uno più noioso, ne sono abbastanza sicuro. Avrebbe sempre dato le risposte che la gente voleva sentire. Adesso dice in tre parole più delle altre messe insieme».

"Sarebbe fantastico guidare in Formula 1 in incognito", dice, e mi assicuro che il dittafono memorizzi questa prima frase.

Kimi non è il primo sportivo finlandese ad evitare il microfono, oa temerlo. Ma è il primo la cui reticenza è diventata un marchio internazionale; è diventato – non l'ha fabbricato. Non ha costruito il marchio, ma si è reso conto solo un giorno che era quello che era. Il personal brand più forte è sempre vero e quindi accade per caso. Il più debole è impersonale: è stato fabbricato, appreso e insegnato. Kimi è un prodotto biologico tirato fuori dall'acqua gelida, con radici profonde nel luogo in cui è nato: Karhusuo, Espoo.

Premo il pulsante rosso 'rec' sul dittafono. Ora è pronto per registrare il parlato. Kimi lancia un'occhiata alla macchina e non si lascia distrarre – o se lo fa, non lo mostra.

Fatica a far fronte alla celebrità; è un boccone amaro da ingoiare, un male necessario. "Sarebbe fantastico guidare in Formula 1 in incognito", dice, e mi assicuro che il Dictaphone memorizzi questa prima frase. E quando lo dice, Kimi sa che nessun mondo del genere esiste o esisterà mai. Si può muovere un rasoio, o guidare in incognito un tosaerba, ma non un'auto da corsa del valore di 7 milioni di euro.

'Nel kart non ci sono state molte interviste, forse quella strana se salivi sul podio o durante i campionati finlandesi. E questo era vero anche per la Formula Renault. Non mi è sembrato così imbarazzante in F1, ma le interviste mi hanno irritato a morte. Penso che siano inutili, anche se li capisco dal punto di vista della squadra. Sono solo le stesse domande giorno dopo giorno. Forse non ci sono molte domande che si possono porre sullo

sport. Potrebbero semplicemente replicare le risposte: sarebbe molto più facile in tutto e per tutto.'

Robin sta giocando con almeno dieci macchine e una pista con un rettilineo di partenza in salita. Le vetture devono essere messe a punto per consentire loro di salire in cima al circuito, da dove accelerano fino al rettilineo del traguardo. Kimi esegue l'accordatura, assorto nel gioco, mentre la luce rossa del dittafono lampeggia, chiedendo di parlare.

'Non vedo bene perché, con venti gare all'anno, ogni giovedì debbano chiedere della gara precedente e, venerdì, delle prove libere. Guardano i risultati dell'allenamento di venerdì e chiedono perché eri ottavo, settimo o sesto quando non ha importanza. Creano titoli dai risultati delle prove libere, anche se la pole non sarà decisa fino a sabato. E la gara vera e propria si svolge domenica.'

Kimi apre la terza bottiglia del mattino di Penta, acqua purificata consigliata da Mark Arnall, il suo fisioterapista. Viene assorbito lentamente dal corpo e non ha contaminanti.

Mi fermo a pensare al rapporto di Kimi con la parte PR del suo lavoro. Il budget annuale della Ferrari supera i 400 milioni di euro. La somma è fuori scala e porta con sé esigenze e richieste degli sponsor, vendite e marketing, fantasie e modi di dire. Nessuno vede il quadro più ampio; ognuno vede le cose dal proprio punto di vista, attraverso un buco della serratura. E tutto quello che vedi attraverso quel buco sono due driver. Uno di loro concede, a malincuore, una o due frasi, e si gratta l'orecchio.

Hublot, il produttore svizzero di orologi di lusso, contribuisce con 40 milioni di euro. Il polso di Kimi è nudo. Lo chiedo perché mi interessa la visibilità del massiccio investimento. Kimi dice che non può indossare orologi; infiammano la sua eruzione cutanea. Mi chiedo cosa potrebbe infiammare l'amministratore delegato di Hublot. Kimi dice che porta l'orologio nello zaino se c'è un evento in cui deve essere mostrato. Ricordo la conferenza stampa del tour europeo dei Rolling Stones nel 1995. Lo sponsor principale del tour era la casa automobilistica Volkswagen. I giornalisti hanno chiesto a Mick Jagger cosa ne pensasse della marca. Jagger ha detto che preferiva guidare una Rolls-Royce.

La voce di Kimi è familiare dalla TV. È basso, rauco e profondo. Il tono è dovuto a un incidente che ha subito a cinque anni. È caduto con la sua bicicletta, sbattendo il collo contro il manubrio. Di conseguenza, le sue corde vocali furono danneggiate e non si ripresero mai completamente. È una voce molto particolare.

Minttu scende le scale portando Rianna di sei mesi. Gli occhi di Kimi mostrano che ha bisogno di trascorrere un po' di tempo con madre e figlia. Spengo il dittafono e mi porto altrove. Giro per la grande casa e penso a come è arrivato qui. La distanza da Karhusuo a Espoo è di 2.440 chilometri e vent'anni. Raggiungo i servizi igienici al piano intermedio; l'arredamento è familiare dal resto della casa: grigio e nero. La mia mente torna ai primi giorni della sua carriera, al momento in cui ha firmato il contratto con la

Sauber. Il giovane, che aveva abbandonato il corso di meccanico d'auto presso un istituto tecnico, fissava il documento mentre era seduto al tavolo di un albergo di lusso nel piccolo paese di Rapperswil. Le altre persone sedute intorno al tavolo includevano i suoi manager, Dave e Steve Robertson, Peter Sauber, il proprietario della squadra e un avvocato. Gli venivano offerti $ 500.000 all'anno e $ 50.000 per ogni punto guadagnato. L'uomo che ha firmato la firma proveniva da una casa senza servizi igienici interni. Presto ci sarebbe stato. Voleva ripagare sua madre e suo padre, che lo avevano avviato e reso possibile.

Minttu, Robin e Rianna escono a fare una passeggiata. Continuiamo da dove eravamo rimasti. «Sei famoso per non essere conosciuto. Sei famoso per non dire molto. La tua taciturnità è dettata dal ripetersi di domande identiche o trovi sgradevole parlare con estranei?' Kimi non risponde ma, invece, tira fuori un punto di vista interessante.

'Anche i brutti ricordi possono essere bei ricordi. Tutti pensano che se non hai vinto, è stata una brutta gara. Nel corso degli anni ci sono state molte gare in cui sei partito da un posto di merda sulla griglia, diciamo il posto X, e poi sei arrivato quinto o quarto, e sai benissimo che nessuno avrebbe potuto guidare meglio da quel posto ma nessuno sembra capirlo. Hai fatto bene solo se arrivi prima. La gara potrebbe essere stata noiosa da morire, ma quando sei il numero uno, i giornalisti pensano che tu abbia fatto una grande prestazione. Si potrebbe anche dire che è stata una gara noiosa e di merda perché gli altri hanno avuto ogni tipo di incidente e io, per un colpo di fortuna incredibile, sono diventato il numero uno, e poi dicono che ero dannatamente bravo. Non ha alcun senso. Ciò significa che i brutti ricordi possono essere bei ricordi. La gente pensa che il numero uno sia ciò che conta, anche se tutti nel team sanno benissimo che il quarto posto è stato davvero buono in quelle circostanze. Ma non ha senso spiegare queste cose se le persone vogliono solo vedere chi è sul podio. Il risultato finale è tutto ciò che guardano. Posso avere bei ricordi di gare che non ho finito perché tutto è andato alla grande fino a quando il motore non è esploso. Ad esempio, nel 2002 ho sofferto un sacco di guasti al motore, ma comunque ho molti bei ricordi dell'anno. Ho imparato molto anche se non è andato tutto bene. Le persone che guardano non possono assolutamente capirlo.' Posso avere bei ricordi di gare che non ho finito perché tutto è andato alla grande fino a quando il motore non è esploso. Ad esempio, nel 2002 ho sofferto un sacco di guasti al motore, ma comunque ho molti bei ricordi dell'anno. Ho imparato molto anche se non è andato tutto bene. Le persone che guardano non possono assolutamente capirlo.' Posso avere bei ricordi di gare che non ho finito perché tutto è andato alla grande fino a quando il motore non è esploso. Ad esempio, nel 2002 ho sofferto un sacco di guasti al motore, ma comunque ho molti bei ricordi dell'anno. Ho imparato molto anche se non è andato tutto bene. Le persone che guardano non possono assolutamente capirlo.'

"Potresti anche dire che è stata una gara noiosa e di merda perché gli altri hanno avuto ogni sorta di incidenti e io, per un incredibile colpo di fortuna, sono diventato il numero uno, e poi dicono che ero dannatamente bravo. Non ha alcun senso».

A parte i soliti media, la Formula 1 è circondata dalle cosiddette celebrità del paddock: megastar, nomi di serie A, rockstar, guru degli affari, pavoni, api regine, ministri. Vogliono tutti il loro pezzo, una briciola, una fetta. Di cosa? Come un fan di Pälkäne, in Finlandia, o di Tokyo: una sensazione, un tocco, una vicinanza, un ricordo. Ho toccato qualcuno che ha stretto la mano alla morte. I conducenti fanno qualcosa che non dovrebbero fare, ma lo fanno lo stesso. Pericoloso? Sì. Eccitante? Assolutamente.

YouTube mostra una clip in cui l'attore di fama mondiale Nicole Kidman viene nel garage della Ferrari per incontrare i piloti. Kidman allunga la mano a Kimi e dice: "Piacere di conoscerti". Kimi stringe diligentemente la mano e distoglie lo sguardo. L'immagine rigida dice molto. Il video è popolare perché contiene un errore: la condotta di Kimi. Un insieme di codici non detti detta come dovresti comportarti davanti a una celebrità: che gentile da parte tua visitarla, ho visto molti dei tuoi film; anche i film con tuo marito sono buoni. L'espressione di Kimi parla invece del suo disagio nell'uscire dall'auto e trovarsi faccia a faccia con il lato negativo della sua occupazione: le stelle lucenti. Dovrebbero rimanere in alto nel cielo; perché si aggirano qui, nel mio posto di lavoro?

Kimi fa un po' di canali e trova il motocross. I suoi occhi si concentrano sullo schermo gigante. I giovani guidano in cerchio in un corridoio. Sono in aria per la maggior parte del tempo, balzando verso il soffitto, sbattendo sul pavimento e cavalcando lungo un rettilineo accidentato per raggiungere di nuovo la rampa per l'inizio del volo. Vista attraverso l'occhio di un estraneo, la gara è terrificante, e mi chiedo ad alta voce se le palle dei corridori siano macinate in carne tritata. Kimi sorride. Gli piace chiaramente la possibilità di rivelare alcuni dettagli di questo sport a uno scemo. Spiega che i sospensori non si indossano nel motocross perché il pilota più o meno sta in piedi sulla moto; non si siede quasi affatto.

A Kimi piace parlare di motocross, perché è lì che è iniziato tutto e lui ci ha investito. Possiede una squadra di motocross chiamata Ice One Racing, con sede in Belgio e gestita da un ex top rider, Antti Pyrhönen. Kimi è appassionato di questo sport e ha costruito una pista di motocross nella sua residenza estiva a Porkkalanniemi.

Circa trentacinque anni fa, Kimi ha montato una Italjet per bambini, una mini moto da cross, fuori dalla sua casa a Karhusuo, Espoo, e ha premuto sull'acceleratore. La bici ha fatto sobbalzare il bambino a una velocità che non è ancora rallentata. Lui e suo fratello Rami, che ha due anni in più, hanno arato il giardino fuori casa in un disordine irriconoscibile, finché non si sono laureati nel mondo delle quattro ruote. Il figlio di Kimi, Robin, avrà presto l'età in cui suo padre girava erba e terra sotto la ruota posteriore.

Cosa rende interessante la velocità? Cosa lo rende esilarante? Perché qualcuno non può stare fermo? Il loro corpo contiene un virus pulsante? Cosa provoca l'eccesso di velocità? Questo overdrive è richiesto in molti campi: arte, affari, decine di sport in cui il successo si basa su reazioni rapide, intensità, incoscienza e coraggio. Un essere umano abituato ad andare in overdrive può rimanere inorridito dalla quotidianità, quella striscia grigia rivelata dal sole sul pavimento polveroso di una cucina. Dopo averlo provato, tutto sembra noioso, come tornare in piano dopo la più spaventosa giostra del luna park. Matti Nykänen, il saltatore con gli sci di maggior successo della Finlandia, è stato felice per quattro secondi in aria, ma spesso si perdeva a terra. Un maestro dei cieli mangia un umile pasticcio quando scende sulla terra. A volte è difficile trovare un compromesso tra gli estremi.

Kimi riflette sulla natura della velocità. Forse non l'ha fatto prima. Forse non può definirlo con parole precise, ma può guidare benissimo. Le parole gli sfuggono, mentre la traiettoria non presenta problemi. È difficile da esprimere a parole, ma lo fa lo stesso.

«Non senti la velocità, non finché non ti scivola via per un po'. A volte, dopo le vacanze estive, quando corro su un rettilineo a tutto gas, sento che la testa è rimasta indietro. Sento che sto entrando in un tunnel e, quando freno, prendo coscienza della velocità per quattro secondi, forse. Poi la sensazione va. Di solito mi fa male il collo dopo ogni vacanza, la testa non sta in piedi e mi fanno male dappertutto».

Ho paura, sto solo ascoltando.

'Non ho mai avuto paura. Se fossi davvero spaventato, sarebbe ora di arrendersi. Mi piace stare in macchina; guidare è l'unica cosa buona di tutto il lavoro. Sei rimasto solo».

Lo capisco, anche se tutta la mia vita in macchina è stata trascorsa in normali veicoli passeggeri.

Un'auto da F1 è il posto di lavoro più piccolo del mondo. L'operaio giace in una capsula fatta su misura con indosso un casco, ginocchia leggermente piegate, visibilità limitata. Non c'è contatto con il datore di lavoro a meno che non conti la radio della squadra, che ti collega all'ingegnere di gara. Tutti gli altri piloti sono rivali; alcuni di loro vogliono farti perdere il lavoro alla prossima curva. Il periodo di preavviso è di un secondo, lo stipendio annuo è sproporzionato, l'atmosfera è a volte tesa e i benefici sono incommensurabili. L'orario di lavoro più intenso va da un'ora e mezza a

due, mentre l'orario effettivo di lavoro è incalcolabile e il tempo libero è limitato. Sei riconosciuto ovunque tu vada e sei dimenticato velocemente.

Chiedo a Kimi di illuminare un po' di più l'unicità del suo lavoro eccezionale. Si ferma a pensarci - non c'è da stupirsi che si prenda il suo tempo. Ci sono altre occupazioni con caratteristiche uniche che sono difficili da verbalizzare. E, d'altra parte, perché dovresti? Cosa preferisci: leggere l'opera di un autore, o andare ad ascoltarlo mentre ne parla? Preferiresti ascoltare l'esposizione di un compositore della sua composizione, o l'opera stessa? Non saresti interessato a sentire il rapporto di un idraulico su come installerà presto la pompa di calore. Ho letto centinaia di libri e centinaia di interviste agli autori nel corso della mia vita. Non ricordo nulla di quest'ultimo, mentre molti libri hanno lasciato un'impressione duratura.

'Non ho mai avuto paura. Se fossi davvero spaventato, sarebbe ora di arrendersi. Mi piace stare in macchina; guidare è l'unica cosa buona di tutto il lavoro. Sei rimasto solo».

Kimi si aggiusta la posizione, svuota la bottiglia di Penta e rutta. Non è abituato a pensare a quello che fa; lo fa e basta. Molti dei professionisti che ho intervistato in relazione a Kimi ripetono una parola: istinto. O ce l'hai, o non ce l'hai. Quasi tutto il resto può essere acquisito attraverso la pratica.

'La guida e le decisioni durante la guida vengono da qualche parte automaticamente, inconsciamente. Se qualcuno ti chiede come fai a sapere dove frenare, non posso dirlo. L'impulso viene da qualche parte. Se dovessi pensare a dove devo frenare, non avrei neanche una palla di neve all'inferno. Sarei in ritardo ogni volta. In qualche modo capisci dove devi frenare.'

Kimi mi guarda per vedere se ricevo il messaggio. Io faccio. Ma voglio sentire di più. Molte persone guardano l'inizio di una gara perché cristallizza una delle caratteristiche di questo sport: a tutto gas verso il caos. È praticamente incomprensibile. Le auto accelerano affiancate verso una curva. Sul circuito malese di Sepang la velocità alla fine del rettilineo di partenza è di 230 km/h contro gli 80 km/h della prima curva. Il polso del pilota è di 180 rispetto ai 110 sulla griglia di partenza di pochi secondi prima. La sua tensione ha raggiunto il suo apice alla prima curva.

«Devi capire dove sono gli altri. È la guida ruota a ruota. Quando guidi da anni, sai abbastanza bene cosa farà il tal dei tali, perché l'hai visto così tante volte. Puoi guidare ruota a ruota con qualcuno e sai che non farà niente di stupido. Puoi fidarti di lui. Poi hai quelli che semplicemente non conosci; si vede che con loro bisogna stare più attenti. È più o meno lo

stesso ovunque. Devi conoscere le debolezze degli altri compagni. Il computer nella tua testa sfreccia attraverso diverse alternative; scegli solo il meglio di loro. O il secondo migliore.'

Le voci della sua famiglia echeggiano nel corridoio e improvvisamente sembra inappropriato parlare di un lavoro pericoloso. Robin corre in soggiorno e vuole ammucchiare i cuscini in una torre da cui è bello saltare giù. Robin porta un futuro che è più difficile da immaginare rispetto alle traiettorie. La luce di novembre filtra attraverso la finestra grande quanto un muro. Kimi salta sul pavimento e inizia a sistemare i cuscini con suo figlio. Il tempo si ferma, o ce n'è in abbondanza. Si butta nel gioco. Le espressioni e i ringhi di papà fanno ridere Robin. Kimi mi fa sapere con uno sguardo che posso andare avanti con le domande – può rispondere da terra.

Sono incuriosito dalle piccole differenze di orario. Lo sciatore finlandese Juha Mieto ha perso la medaglia d'oro per un centesimo di secondo nei 15 chilometri di fondo alle Olimpiadi invernali del 1980 a Lake Placid. La piccola differenza gli è valsa un posto nei libri di storia. In Formula 1, si ha la sensazione che sia stata sottratta all'orologio un'unità di tempo in più. Le differenze sembrano minime sul tabellone ma sono qualcos'altro in pista.

'Tutti sono fondamentalmente entro una finestra di due secondi. È abbastanza facile guidare a una distanza di due secondi dall'auto in testa, cioè se sei costantemente a due secondi dal leader, devi solo continuare a guidare – non puoi fare molto altro. Quando le differenze scendono a centesimi o decimi di secondo e guidi alla massima capacità, allora l'assetto della tua auto determina se puoi farla andare dove vuoi. Tutto deve essere perfetto; così saprai cosa succederà quando arriverai a una curva e saprai di avere abbastanza grip. Quelle cose fanno la differenza. Se l'auto non ha il giusto assetto, non hai possibilità. Se sei qualche decimo al giro più lento di qualcun altro, diciamo, sul circuito brasiliano con settanta giri, puoi calcolare a cosa si tratta. Una piccola differenza diventa davvero grande.'

Kimi e Robin finiscono la torre. Robin sale in cima su una piccola scala a pioli e cade con un tonfo sul tappeto. Kimi esulta, Robin ride. Il tempo si misura in diverse unità quando sei con i bambini: in momenti.

Grande fratello e fratellino di dieci e otto anni.

Poco dopo, stiamo rotolandoindietro negli anni in una stanza buia, che Kimi chiama il suo ufficio con una voce seccamente divertente. La stanza è di una ventina di metri quadrati; l'arredamento grigio e scuro è mantenuto qui. Lo spazio è dominato da una robusta scrivania in alluminio che trasporta un grande computer. Una delle pareti è ricoperta da scaffalature piene di elmi di anni diversi. Ci sono due divani divano per posti a sedere adattabili. L'accogliente sala può essere utilizzata come cinema, con proiezioni di film sulla parete di fondo. Non li stiamo guardando ora; stiamo guardando indietro. L'uomo ha attualmente trentotto anni e ha almeno lo stesso numero di anni davanti. Non è abituato a guardarsi indietro; non ha passato molto tempo a pensare a quello che ha fatto; ha pensato a cosa fare.

Siamo d'accordo che non è facile parlare di te e di quello che hai fatto – e molto spesso non è così interessante. Per fortuna ci sono altre persone, altre da intervistare. Entrano nella stanza tramite registrazioni precedenti e danno le loro versioni degli eventi. L'intera immagine diventa più reale, anche se l'immagine di un'altra persona che emerge rimane sempre imprecisa, un po' sfocata.

Kimi Räikkönen è stato spesso definito enigmatico, un'esagerazione ma comprensibile forse in un'epoca in cui alle persone piace condividere tutto ciò che accade loro sui social media, da quando svuotano la vescica fino agli spuntini serali. Chi dice poco o niente diventa facilmente misterioso, anche se in passato sarebbe stato un cittadino ordinario, un po' timido. In un certo senso, siamo seduti nel cuore dei social media in questo momento.

Kimi sta bevendo la quarta bottiglia d'acqua del giorno e lancia un'occhiata alle luci lampeggianti del mio dittafono. Sembra preoccupato. Gli assicuro che la macchina non è collegata al mondo esterno. Può parlare liberamente ed essere certo che non lascerà ancora questa stanza per destinazioni indesiderabili.

Kimi si rilassa sul divano e inizia a parlare. Il discorso salta ma voglio fermarlo nel punto in cui tutto è iniziato. In principio era l'odore di olio per macchine, benzina e gas di scarico; i soldi sono arrivati molto più tardi. E prima che l'odore del denaro diventasse permanente, gran parte di esso fu

bruciato. Kimi-Matias Räikkönen è nato in una casa squallida. Quando scrivo la parola, non intendo povero, ma rispetto al motorsport non c'erano molti soldi in giro. Sami Visa ha affermato che il modo migliore per interessarsi alle corse automobilistiche è non guidare. Non appena inizi a guidare, le banconote iniziano a volare fuori dal tubo di scappamento.

Matti Räikkönen lo sapeva, ma purtroppo non è più con noi per rispondere a qualsiasi domanda, essendo morto nel 2010 all'età di cinquantasei anni. Matti, il padre di Kimi, era il motore; Paula, sua madre, la benzina. Insieme ai loro due figli, hanno formato una famiglia di teste di benzina, che hanno inalato la stessa aria puzzolente. Il lavoro di Matti prevedeva la guida di un livellatore stradale, ma passava tutto il suo tempo libero ad armeggiare con le macchine e nelle corse di stock car nella classe Everyman finlandese. Matti accompagnava i ragazzi alle corse, permettendo loro di ungere le mani, di riparare e di saldare. I ragazzi hanno imparato rapidamente che se volevano qualcosa dovevano farlo da soli.

«È da lì che abbiamo iniziato, fuori casa. C'era sempre una specie di competizione in corso con mio fratello maggiore Rami, se non un incontro di wrestling, allora una specie di rottame. Lo ricordo bene quando siamo andati a vedere il kart per la prima volta. Il figlio del collega di lavoro di papà ci ha accompagnato, potrebbe essere stato a Bemböle. Poco dopo papà ci ha comprato questa antica microcar. Poi abbiamo iniziato a guidare, a turno, perché i pedali dovevano essere regolati per me. Rami era molto più alto. I pedali venivano regolati ogni dieci minuti, così l'altro poteva provare. Il martedì sera c'erano le corse dei club; è così che è iniziato. Sono semplicemente cresciuto nel lavoro, o ero nel mezzo, perché papà era un meccanico nei rally e nella classe Everyman, quindi i motori e le cose erano sempre lì. Siamo stati intorno a loro tutto il tempo. La famiglia è sempre stata appassionata di moto e motori. Ci doveva essere velocità, non importa che tipo di attrezzatura ci fosse sotto».

Kimi parla di velocità, non di competizione. Evidentemente vede le corse come un dato di fatto. Prima voleva battere suo fratello maggiore, poi tutti gli altri. L'istinto competitivo è sepolto in profondità, fuori dalla vista.

Quando ho chiesto al fratello maggiore Rami di darmi una foto del suo fratellino, questo è quello che ha ricordato: 'Un giorno abbiamo giocato a calcio fuori e abbiamo fatto una specie di gara di calci di rigore. Cinque calci ciascuno. Se Kimi stava perdendo, allora altri quindici calci, e se questo non bastasse, altri venti. Non importa se ci vorrà fino a mezzanotte, purché a Kimi piaccia il risultato».

Mamma Paula dice che ha due ragazzi molto diversi. "Potrei metterla così: Rami sta per la ragione e Kimi per l'azione. Quando si tratta di Kimi, se c'è il minimo distacco, scivolerà oltre. Rami è più un gentiluomo, quindi se qualcuno lo raggiunge, potrebbe pensare: Avanti, passa. Se Kimi vede la più piccola fessura, la sfrutterà».

Rami è divertito dal normale stile di guida di Kimi, dalla sua unicità. «Pensa che se l'altro non riesce a passare, allora lo farà. Vede uno spazio

vuoto e pensa che il modo migliore per alleviare questo ingorgo sia accelerare, non frenare.'

"Potrei metterla così: Rami sta per la ragione e Kimi per l'azione."

I vecchi compagni di Kimi hanno le loro opinioni sul suo solito stile di guida. Uffe Tägström, il suo designer di caschi di lunga data, pensa di avere un'incredibile sensazione di guida. 'Se ha guidato da qualche parte, non importa in quale città, è sicuro di ricordare il percorso, non c'è bisogno di un navigatore satellitare. Ha il suo. Ha completa fiducia in se stesso, nessuna esitazione.'

Juha Hanski, che conosce Kimi dall'inizio del 2000, premia il pilota sia con mazzi di fiori che con mazze. «È una merda nel traffico, totalmente avventato. Tuttavia, ti senti calmo nella sua auto: ha una buona consapevolezza spaziale. Potremmo provare una nuova pista di motocross e Kimi può correre subito a tutta velocità; ottiene le caratteristiche speciali della pista molto velocemente, mentre il resto di noi ha bisogno di un lungo stint prima di poter capire come funzionerà quando inizieremo ad accelerare. E questa capacità è particolarmente importante nelle corse di Formula.'

Ricordo il viaggio in Malesia e il modo in cui Kimi ha guidato dall'hotel al circuito. È improbabile che lo ricordi, che non si accorga del modo in cui guida. È quello che fa abitualmente.

La nostra chiacchierata risale all'infanzia. I ragazzi giocavano, praticavano sport, scherzavano. Erano costantemente in movimento: calcio, hockey su ghiaccio, atletica leggera. Martedì è stato l'unico giorno senza pratica sportiva. Oltre a tutto questo: armeggiare con tutto il possibile. Matti aveva l'attrezzatura, i ragazzi l'entusiasmo. Rami mi dice che, se una bicicletta non aveva un bell'aspetto, veniva tagliata con una smerigliatrice angolare e saldata in una nuova forma. Matti ha lasciato che i suoi ragazzi facessero ciò che volevano abbastanza liberamente e, sebbene non tutte le loro idee fossero così brillanti, sono state realizzate.

Karting. Una parola, mille storie. Una parola che abbraccia tutta la famiglia. È probabile che nessun altro hobby divora tanto quanto il karting. Per i Räikkönen significava fare le cose insieme, stare insieme; ha preso tutto e ha dato anche di più. Non sapevano, allora, quanto avrebbe dato al figlio minore. Era un modo di vivere, vivere per il momento. Non era ancora possibile raggiungere le stelle; i loro occhi erano tenuti sulla strada. Le loro mani erano coperte d'olio. Vivevano alla giornata o, per essere più precisi, dalla mano al serbatoio della benzina.

'Quando ero giovane, armeggiare con le cose era normale. Non più. Molti hanno padri ricchi, quindi non devono fare molto. Ma non è qualcosa a cui pensavo da giovane; era normale lavare e manutenere le auto da soli. Certo,

in questi giorni ci sono queste teste di merda i cui padri hanno milioni, quindi non fanno niente. Arrivano in elicottero, tutto è pronto».

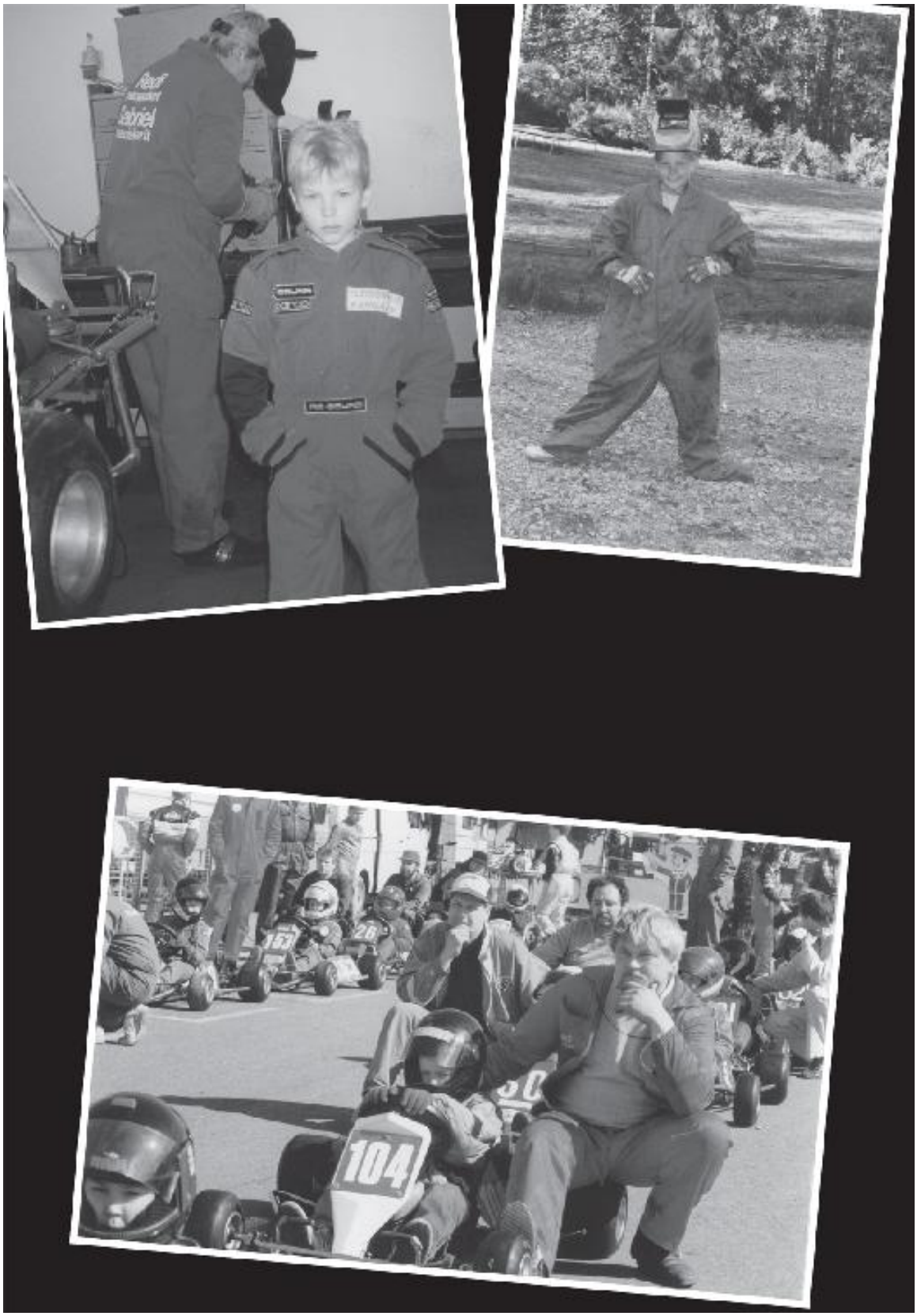
Kimi e Rami Räikkönen: entusiasti della velocità sin dall'inizio.

'Devi essere in grado di dire a ingegneri e meccanici come si sente l'auto, come si comporta; devi capire la tecnologia, fino a un certo punto. L'esperienza di un meccanico d'auto è utile lì", commenta Rami.

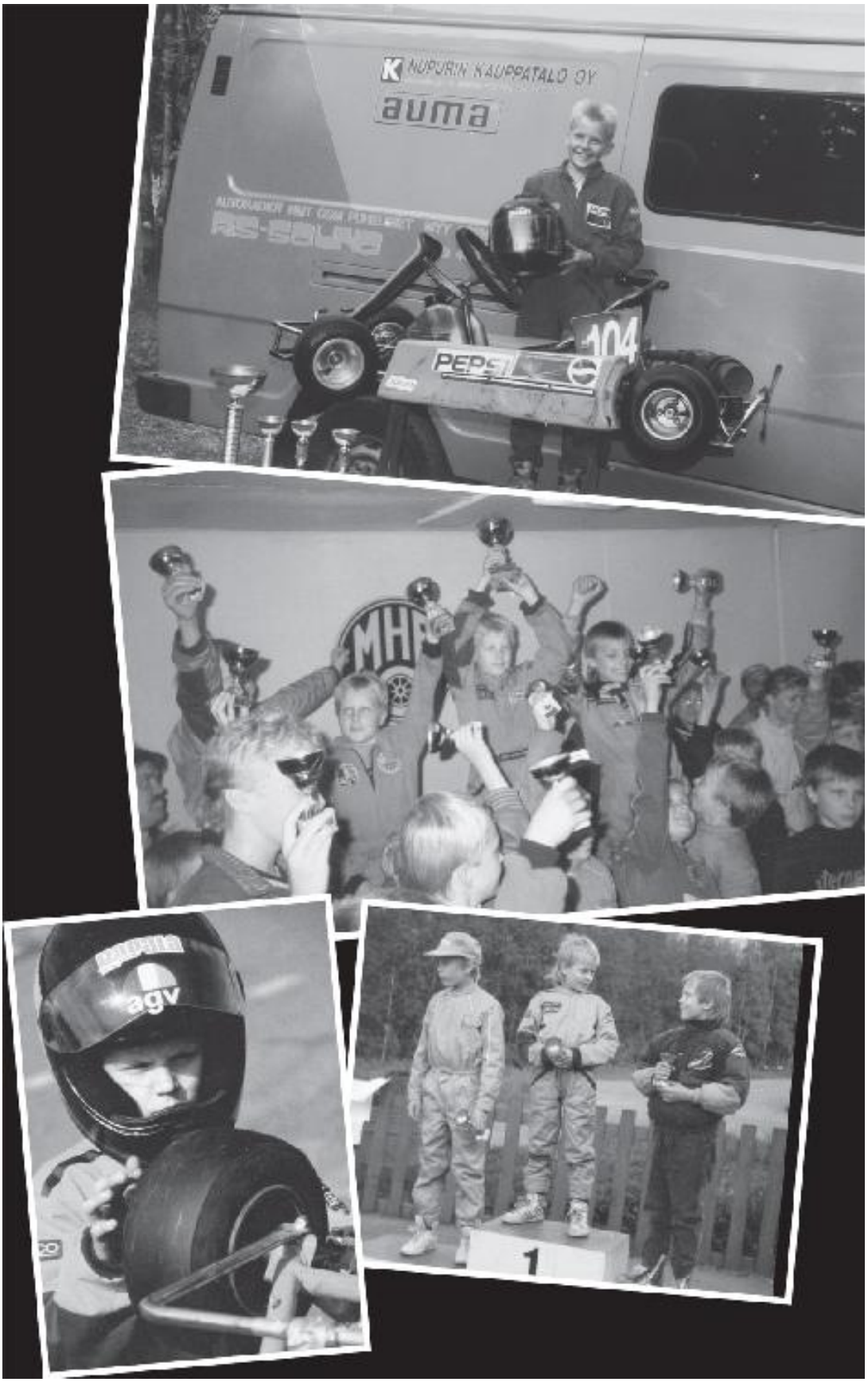
Kimi è in sintonia con il messaggio di un'auto. Il lavoro di vanga è stato fatto durante l'infanzia, in condizioni di austerità. Il furgone usato della famiglia era pieno di informazioni ed emozioni. Nulla viene da nulla senza quest'ultimo. La madre di Kimi lo sa e ha i suoi ricordi.

'A volte, dopo aver fatto le valigie e spremuto tutta l'attrezzatura per il kart nel furgone, gridavo: "Sono così felice di essere qui". Abbiamo sempre mostrato i nostri sentimenti di felicità, ci siamo abbracciati, ci siamo sentiti vicini. Era il tempo libero della nostra famiglia. Ho detto spesso che siamo zingari bianchi, nel senso che passiamo gli inverni a saldare i debiti e, quando arriva la primavera, siamo di nuovo in viaggio».

Il kart è più uno stile di vita che un hobby. Non è un hobby come il calcio, il pattinaggio, l'hockey su ghiaccio o l'equitazione, sport che richiedono un po' di soldi e il sostegno dei genitori. Nessun giovane può intraprendere il kart senza il pieno supporto della famiglia e tutti i suoi soldi. Ville Myllyrinne, l'attore comico finlandese, ne sa tutto. Da qualche anno va alle corse con i suoi figli e parla dell'essenza di questo sport nel suo modo colorito. È diventato un genitore di kart a 35 anni ed era totalmente all'oscuro dei motori. È stato un tuffo in uno strano nuovo mondo. Sono sicuro che Myllyrinne ha beneficiato del suo background da comico; altrimenti sarebbe potuto diventare un relitto nervoso. Ha dovuto fare i conti con due auto, un vecchio furgone e una totale mancanza di conoscenza. "Ero un ignorante tecnologico ma c'erano delle persone dannatamente simpatiche, che erano disposti ad aiutare con tutto. È un lavoro infernale per un padre con zero conoscenze, che non capisce niente di aggiustare il telaio o il resto. Ci vogliono anni per iniziare a fare i conti con. Devi ricordare che, in un certo senso, non è un hobby, perché significa competere tutto il tempo. E poiché non avevo idea di cose come i rapporti del cambio, ho pensato che il ragazzo fosse un pilota senza speranza. Ma non si trattava solo di questo, ma del fatto che papà fosse inutile». Pensavo solo che il ragazzo fosse un guidatore disperato. Ma non si trattava solo di questo, ma del fatto che papà fosse inutile». Pensavo solo che il ragazzo fosse un guidatore disperato. Ma non si trattava solo di questo, ma del fatto che papà fosse inutile».



Karting. Una sola parola, mille racconti. Una sola parola per tutta la famiglia.


NUPURIN KAUPPATALO OY
auma
104
PEPSI
MHP
agv
1

L'intraprendenza della famiglia di Kimi, che gli ha permesso di iniziare, viene messa a fuoco ancora più chiaramente quando Myllyrinne delinea i costi attuali dell'attività. 'Non esiste un budget medio; tende a crescere tutto il tempo. In una classe principale, il motore costa un paio di migliaia e il telaio una cifra simile; inoltre, devi acquistare un furgone e un rimorchio. Migliaia scompaiono in men che non si dica. E poi entri in un regno completamente diverso se inizi a guidare all'estero sul serio. Un fine settimana costa tra € 5.000 e € 15.000: la differenza dipende da quanto sei disposto a fare da solo. Se paghi 15.000 euro a qualche fabbrica di kart, poi prendi un meccanico, un data engineer e tutto il resto. È ovvio che nessun essere umano normale può percorrere quella strada.'

Kimi ha capito, durante tutta la sua carriera in F1, che lavoro enorme hanno svolto i suoi genitori. E si rende anche conto che, senza finanziamenti esterni, non sarebbe mai riuscito ad andare avanti nello sport. Molte cose sono andate a posto. Ha avuto bisogno di un po' di fortuna, mentre una cosa è stata chiara sin dall'inizio: Kimi è velocissimo. Il kart accenna a qualcosa che poi si cristallizza in Formula 1: le differenze sono talmente minime che bisogna essere, per quel fuggevole momento, più sfrontato e audace degli altri. Il coraggio di un guidatore viene messo alla prova in luoghi in cui dovrebbe essere impossibile passare, eppure qualcuno lo fa.

Myllyrinne parla del lato miserabile della medaglia. “Fin dall'inizio, la gente crede che il proprio figlio diventerà il nuovo Räikkönen, o qualcuno del genere, e alcuni sono disposti a investire somme ridicole, anche se i fatti lo sconsigliano chiaramente. È uno sport che crea dipendenza perché la differenza tra un pilota di punta e uno quasi al vertice è così piccola. So che c'è molta gente che fa il giro delle gare europee. Hanno preso grossi prestiti bancari e ipotecato le loro case. E so che non servirà a niente. Quando diventa troppo grande e non trovi uno sponsor, è molto meglio andarsene e porre fine all'intera faccenda.'

Rami ha continuato a lungo nel kart con Kimi prima di arrendersi e diventare meccanico. «Avevo circa quindici anni quando ho rinunciato; Ho perso la mia motivazione. Inoltre, pesavo 4-5 chili di troppo. È davvero bello che tutto il lavoro svolto da mamma e papà, oltre alla fortuna, abbia portato Kimi in posti in cui qualcuno ha scoperto il suo talento. E glielo devi dare: lui semplicemente non si arrende. Nient'altro importa quando deve sorpassare.' Attualmente si occupa degli immobili e degli affari

quotidiani di Kimi, lavori che ha assunto dopo la morte improvvisa del padre Matti.

Ad un certo punto, Kimi è diventata così veloce che la vita di tutti i giorni sembrava lenta. Scuola in particolare: sedersi, leggere, schiacciare. L'apprendimento è stato reso più difficile dalla sua dislessia, che ha ereditato da sua madre. Paula pensava che il ragazzo avrebbe dovuto ricevere aiuto per la sua condizione fin dal primo anno. 'Rami andava sempre bene a scuola, ma era più difficile per Kimi a causa della dislessia. Abbiamo dovuto lottare finché non ha raggiunto il terzo anno».

'Quando Kimi ha avuto la pazienza di concentrarsi, le cose sono andate bene. Quando ha dovuto ripetere il quinto anno, è stata davvero dura per lui, ma è stata la decisione giusta. Era meglio ripetere un anno nella piccola scuola di Karhusuo, dove i suoi vecchi compagni erano ancora vicini. L'esperienza di andare alla grande scuola di Karakallio sarebbe stata molto più dura. La lettura non è mai stata la cosa di Kimi; gli piaceva fare le cose con le mani, lo sport e la guida».

Il mondo è sempre stato e sarà sempre pieno di ragazzi e ragazze irrequieti che continuano a guardarsi intorno o a ficcarsi il naso quando dovrebbero riflettere su formule matematiche o sull'ordine delle parole della lingua tedesca, ma pochi di loro finiscono in Formula 1. Kimi non riusciva a vedere così lontano nemmeno quando, all'età di dieci anni, ha corso la sua prima gara nella classe Mini Raket.

Il karting stava correndo, anche se non comportava ancora denti stretti o nocche bianche. Toni Vilander, un anno più giovane, ha dato gas accanto a Kimi ed è diventato un amico per tutta la vita. Toni ricorda che non sono stati subito migliori amici ma, a poco a poco, fare cose divertenti fuori pista ha unito i ragazzi. Erano alla vertiginosa età di undici anni quando il loro umore era alto e non avevano preoccupazioni per il domani. Essere amici è venuto naturale. Potrebbero provare a prendere gli hamburger l'uno dell'altro, ma non il posto dell'altro nella squadra. Toni ricorda che Kimi visitò per la prima volta la sua casa a Kankaanpää nel 1993. Da allora Toni e Kimi sono rimasti in contatto, anche se le loro vite impegnate rendono difficile organizzare incontri. Toni Vilander guida da anni auto sportive per la Ferrari.

Il ritmo si è presto ripreso. I Räikkönen erano circondati dall'odore di benzina e afflitti da una carenza di fondi. Le corse richiedevano sempre più soldi e non era facile acquisire sponsor. 'Avevamo sempre bisogno di più soldi; non era mai abbastanza. Mia mamma ce ne dava un po' di tanto in tanto. Avevamo un conto con Racing Jaatinen e l'abbiamo chiuso in inverno,' dice Paula.

Racing Service Jaatinen continua ad operare nel distretto Konala di Helsinki. Lasse Jaatinen, ingegnere qualificato ed ex pilota automobilistico, ha seguito con vivo interesse la storia della famiglia Räikkönen. Secondo lui, la famiglia incarna il vecchio ethos dello sport: fare le cose insieme. 'Vediamo ancora quel tipo di sistema padre-figlio tra i nostri clienti. Masa

[Matti] era un padre affettuoso e affettuoso; c'era una bella atmosfera in quella famiglia. In questi giorni, ci sono più squadre e c'è meno impegno nel business.'

Toni Saarinen, il braccio destro di Jaatinen, è d'accordo. Ha vinto campionati finlandesi ed è un tecnico automobilistico con oltre trent'anni di esperienza nel settore. I Räikkönen arrivarono nel negozio di Jaatinen all'inizio degli anni '90. 'Potremmo ottenere la roba a buoni prezzi: è stato un passo avanti. E non sarebbero stati in grado di andare alle gare europee se non avessimo noleggiato l'attrezzatura. Abbiamo fatto pagare qualcosa per questo; abbiamo usato lo stesso sistema con la famiglia di Toni Vilander,' dice Jaatinen.

I pneumatici hanno rappresentato una voce di spesa importante. Un set costa € 200 e una gara utilizza tre set. Era difficile estrarre ripetutamente quel tipo di denaro dalle modeste buste paga mensili dei genitori.

Jaatinen ricorda come la velocità di Kimi sia stata gradualmente notata.

'Alla gara del Campionato Europeo sul Lago di Garda, Peter de Bruijn è venuto da me e mi ha detto: "Ora l'ho visto!" – e stava parlando di Kimi.'

Kimi non si è preso la briga di leggere libri, ma ha compensato con la sua capacità di leggere la pista. Toni Saarinen osserva che un buon pilota è in grado di anticipare, di vedere il più lontano possibile ed evitare le collisioni. Ed è capace di essere aggressivo al posto giusto. Kimi ha preso il sopravvento all'interno della squadra – qualcosa sentito dal suo buon compagno e compagno di corsa Osku Heikkinen, che ha quasi sempre raggiunto il traguardo come un solido numero due. E Kimi, di Espoo, non ha mancato di ricordare la posizione all'amico savonese. Saarinen sottolinea che se non hai una borsa senza fondo, non hai altra scelta che liberarti. La situazione oggi è ancora più impossibile: se vuoi correre per un team ufficiale in Europa, devi trovare 150.000 euro. Non stiamo più parlando di un hobby per la gente comune. In Finlandia, invece,

Cosa ha fatto risaltare Kimi? Un fattore era la sua età. Stava sfidando piloti che avevano quattro o cinque anni più di lui. Era qualcosa che è rimasto impresso nella mente delle persone, nella mente di molte persone. E la voce si è diffusa, a volte più veloce di un'auto.

Ma a quel tempo erano uomini d'affari di successo, che avevano bisogno di tutto l'aiuto possibile per la manutenzione, la messa a punto o la pulizia dei motori. 'Non c'era scelta: abbiamo dovuto prendere un meccanico perché non sapevamo del business più di quanto un maiale sappia sul volo. Jukka Soimetsä suggerì i Räikkönen», ricorda Sami. Rami era il meccanico di Kimi all'epoca, ma riceveva un notevole reddito aggiuntivo dal mantenere le auto degli uomini d'affari in perfetta forma. A loro volta, i finanzieri della classe senior sono stati in grado di procurare importanti sponsor per Kimi, che ha aiutato i ragazzi grandi e goffi insieme a suo fratello. In questo modo, la famiglia Räikkönen ha ottenuto un po' di

ossigeno per il proprio hobby. Sokos Hotels, Carrols e Koff si sono rivelati buoni partner, garantendo attrezzature migliori e più set di pneumatici.

Toni e Kimi avanzano fianco a fianco nel kart verso l'Europa. Per arrivarci, avevi bisogno di soldi; e per essere competitivo lì, dovevi avere velocità. All'inizio, entrambi sembravano scarseggiare. Il vento soffiava nel portafoglio dei Räikkönen e senza un aiuto esterno sarebbero rimasti bloccati a girare in tondo in Finlandia. Correre agli Europei sarebbe rimasto un sogno.

L'aiuto che ha fatto la differenza è arrivato dall'interno della famiglia allargata. Jussi Rapala, il marito della sorella di Paula Räikkönen, Valpuri, proveniva da una linea di noti produttori di esche da pesca ed era un appassionato appassionato di sport motoristici. Aprì il portafoglio e con esso la finestra sull'Europa. "Ma in seguito abbiamo restituito ogni euro a Jussi", sottolinea Paula.

Kimi beve un sorso d'acqua e va alla deriva lontano. Sta cercando di riconquistare se stesso da giovane, un ragazzo irrequieto che si immischia nella scuola tecnica durante un corso di meccanica automobilistica. I suoi occhi si allontanano dai libri ma iniziano a luccicare e a concentrarsi non appena si posano su un acceleratore o su un albero motore. Se sono competitivo in Finlandia, starò bene in Europa? Se mi concentro ora, passerò il prossimo esame di matematica? Cosa farò se tutto il denaro speso per il mio hobby risulta essere sprecato? Cosa succede se faccio un pasticcio di grandi gare? Nulla avviene senza un po' di pressione, ma se le pressioni diventano troppo pesanti, sarà il momento delle nocche bianche.

Il giovane, ancora a scuola e ignaro della sua futura occupazione, stava già rimuginando sulle sue questioni centrali.

Abbiamo finito per il giorno. Sento che tutto quel parlare è stato estenuante. Kimi balza in piedi dal divano e percorre a grandi passi il lungo corridoio verso Minttu, Robin e Rianna. Prima che se ne vada, abbiamo deciso di andare in sauna e fare un bagno la sera. Ma prima, Kimi vuole stare con la sua famiglia, e io vado in palestra prima di lui. Abbiamo anche deciso che, in mattinata, passeremo ai suoi ricordi dell'Europa, un continente che sembrava un grosso grumo spaventoso quando lo guardava con gli occhi di un diciassettenne con pochissima conoscenza delle lingue diverso dal suo nativo finlandese.

La palestra della casa dispone dell'intera gamma di attrezzature progettate per farti sudare. Qui, Kimi si è torturato per anni per prepararsi a quasi due ore di pugni disumani in un'auto angusta. Niente funzionerà a meno che il tuo corpo non sia in perfette condizioni, compreso il collo, la parte posteriore del collo, le spalle e l'ombelico. Lo sport automobilistico comporta molte variabili; quindi vale la pena dividere il concetto in due parole: motore e sport. Il pilota non può influenzare la durata della vettura, ma può lavorare sul proprio corpo. C'è una strana macchina sul retro della palestra: si scopre che è il sedile di un'auto di Formula. Un casco è collegato, su entrambi i lati, al telaio tramite cavi, e il volante è fissato a dei pesi. La macchina si avvia, inizia la tortura. La mia testa è soggetta all'incirca alle stesse forze g di una gara, il volante vibra. Stimo di durare un minuto e mezzo nel dispositivo.

La sauna è circolare con al centro una stufa Harvia a riscaldamento continuo. Kimi non era soddisfatto della sensazione della sauna precedente e voleva ingaggiare un falegname finlandese per realizzare tutto secondo gli standard più elevati possibile. Se non passi molto tempo a casa, vuoi divertirti molto quando lo fai.

Kimi e Robin arrivano per una nuotata. L'energia del bambino di due anni e mezzo solleva le onde e solleva l'atmosfera. Papà va d'accordo con tutto ciò che Robin ha voglia di fare. Sta insegnando al ragazzo a diventare un campione di nuoto, qualcosa che è già lui stesso. Kimi nuota per alcune lunghezze; la sua tecnica freestyle è praticamente impeccabile. Robin lo

imita subito. L'imitazione è necessaria per la continuazione della razza umana, ma può, d'altra parte, portare ad abitudini che dividono le opinioni. Per Minttu, urinare fuori non è più un comportamento accettabile, mentre Kimi ha già iniziato a insegnare l'abitudine a Robin. Minttu sa che risale a un'infanzia lontana. Kimi e Rami, fratelli senza un gabinetto al coperto, erano soliti fare pipì fuori, e Kimi non vede alcun motivo per cambiare ora, dal momento che ha il terreno su cui farlo.

Robin vuole mostrare a papà e al visitatore che ha imparato a tenere la testa sott'acqua. Il ragazzo viene lodato per i suoi primi passi verso le immersioni e raddoppia i suoi sforzi. Spruzzi d'acqua; una parte gli entra nei polmoni. Il ragazzo spaventato tossisce e suo padre lo conforta.

Si sta facendo buio in casa svizzera. Vado nella stanza degli ospiti al piano di sotto. Sulla porta c'è scritto: 'Regiment Räikkönen', un segno umoristico di un uomo che detesta l'autorità. Il periodo obbligatorio nell'esercito non è stato facile per lui, ma i ricordi amari si sono gradualmente trasformati in astuto umorismo. Prima di addormentarmi, ricordo una storia raccontata da Toni Vilander che è un esempio ancora migliore del tipo di umorismo di Kimi. Quando il pilota ha fatto il suo ritorno a sorpresa in Formula 1 nel 2012, ha chiamato Toni e ha chiesto il numero di telefono di J. Parkkonen, comandante delle truppe sportive di Lahti. 'Kimi voleva chiamarlo con la notizia del suo ritorno, spiegando che non importava che fossero trascorsi dieci anni dai giorni dell'esercito. Parkkonen si è preso cura di noi ed è stato, in questo senso, il nostro capo squadra'.

Non c'è traccia dell'autista domattina presto. Minttu sta preparando un frullato in cucina e dice che Kimi sta ancora dormendo. Nessuna notizia lì. Dorme ogni volta che è possibile, ovunque. Il sonno è per lui un posto tranquillo come un'auto da corsa. Nessuno fa domande stupide, per esempio.

Alla fine Kimi si presenta al piano di mezzo. La sua voce è bassa, i suoi capelli sporgono, il suo sorriso sbilenco arriva facilmente. Il porridge, le bacche e il frullato davanti a lui svaniscono rapidamente.

Robin vuole giocare prima di andare in Europa. I giochi sono turbolenti, ad alta velocità e rumorosi. Piccole auto sfrecciano nel soggiorno. Robin striscia dietro di loro e chiacchiera nella sua lingua, un misto di finlandese, chiacchiere da bambino e inglese. Le espressioni di Kimi mostrano che è coinvolto nel gioco di suo figlio. Capisce l'azione, è sempre entusiasta dell'azione. Si piega per mettere a punto le macchinine di Robin per renderle ancora più veloci.

Robin esce con Minttu; ci spostiamo nella stanza di Kimi. L'Europa attende.

A metà degli anni '90, la Finlandia era diventata un vecchio cappello; era ora di provare qualcosa di più grande.

Il clima finlandese può essere un inferno in quattro parti: un inverno mite, una primavera fredda, un'estate piovosa e un autunno fangoso. È possibile

correre in una piccola macchina sotto un cielo limpido e azzurro per alcuni mesi al massimo. In Italia, Francia e Spagna si bruciano gomme quasi tutto l'anno, quindi non c'è da meravigliarsi che Kimi Räikkönen e Toni Vilander siano andati alla loro prima gara da sfavoriti. I loro rivali europei erano stati in grado di esercitarsi molto di più, la loro attrezzatura era più costosa e avevano tradizioni. Kimi, Toni e gli altri finlandesi avevano solo due prodotti in offerta: velocità e furia primordiale. Possono fare molta strada. Oppure puoi finire incazzato, in un furgone scassato, a mangiare tonno in scatola.

Kimi si gratta il polpaccio, tornando a ricordi dolorosi, anche se è passato abbastanza tempo per indorarli. Tuttavia, è ancora possibile intravedere la ruggine sotto la superficie.

«Rami era il mio meccanico. Andavamo alle corse in un vecchio furgone, principalmente con i soldi della famiglia, che all'inizio erano sufficienti. Jussi Rapala ha aiutato molto, altrimenti non ci saremmo arrivati; siamo andati con soldi in prestito. La maggior parte delle grandi corse si sono svolte in Italia, e ho capito abbastanza presto che, accidenti, mamma e papà ci hanno buttato tutti i loro soldi, e poi quando siamo arrivati lì, ho avuto la sensazione che non sarei andato da nessuna parte. Avevamo il furgone e una tenda; una o due volte abbiamo dormito in qualche albergo fatiscente. Era abbastanza normale allora; ora sembra strano con tutti i camper e roba del genere.'

Il denaro scarseggiava, ma l'inventiva lo compensava. Matti, il padre di Kimi, si sedeva, il berretto con la visiera tirato indietro, e rifletteva su cosa avrebbe potuto progettare da solo. Un giorno, nel garage risuonò il familiare crepitio della torcia di saldatura. Matti stava saldando qualcosa. Uscì e mostrò a Paula dei pezzi di tubo e un telone. Ha chiamato l'aggeggio un "tempio antipioggia" e lo ha assemblato accanto al furgone per proteggere l'attrezzatura del kart.

Kimi ha testato la sua velocità per la prima volta nel leggendario Monaco nel 1995. La sua gara di Coppa di Monaco si è conclusa con una balla di fieno fradicia. Il suo futuro meccanico, Kalle Jokinen, accompagnò per la prima volta i Räikkönen e conserva un ricordo fotografico dell'incidente. 'Kimi stava andando alla grande in quella gara di Monaco e ha iniziato l'ultimo giro al quarto posto, un risultato enorme. Non è arrivato al traguardo quando previsto. Mi chiedevo quale parte dell'auto si fosse guastata. Kimi è poi arrivato in un furgone Transit e ha pianto amaramente. Ho chiesto cosa fosse successo. "Ho colpito una balla di fieno." Aveva sterzato un po' a questa chicane fatta di balle di fieno. Pensava che il fieno sarebbe volato via ma durante la notte aveva piovuto e le balle pesavano una tonnellata, e quella era la fine della sua prima gara internazionale.'

Nel 1996, l'anno successivo, sono andati ai Campionati Europei. È stata una dura lezione, a dimostrazione che non si riesce a fare kart solo con il talento. Kimi lo ricorda così: 'È stato un fallimento. Penso che io e Toni Vilander siamo arrivati ultimi e penultimi. È stato miserabile rimanere

bloccati. L'auto si blocca se si guida troppo lentamente. C'era un sacco di gomma su quella pista. Sentivamo che non ce l'avremmo mai fatta. Ci sono state molte gare in cui non siamo nemmeno arrivati in finale. Poi abbiamo cambiato le gomme. Prima abbiamo avuto Vegas e poi abbiamo avuto Bridgestones, e le cose sono andate meglio verso la fine dell'anno.'

Il successo di Kimi è stato ostacolato anche da cose diverse da una balla di fieno fradicia: una conoscenza inesistente delle lingue, mancanza di denaro e timidezza. Il più delle volte, questa combinazione significa che finisci per lavare i piatti o pulire hotel economici. Come ha fatto Kimi ad avere successo dove molti altri non sono riusciti? Se premi il successo a parte, fuoriesce una grande quantità di piccole parti, come i componenti di un orologio svizzero. Oltre a un protagonista, una storia di successo include invariabilmente diversi personaggi minori, che cadono dalle pagine della storia come briciole di pane. La storia di Kimi è quella di tutta la banda. Ci sono voluti un padre, una madre, un fratello, sponsor finlandesi, un meccanico e messaggeri per diffondere la notizia del ragazzo veloce alle persone giuste, che a loro volta l'avrebbero trasmessa a decisori ancora più importanti e rischiavano -prendenti. Prima che tu lo sappia, di punto in bianco, lui è lì: nel cuore della velocità. A lui è successo di più in tre anni che a molte persone nella loro vita. Il ragazzo squattrinato si ritrova improvvisamente in Formula 1, ai vertici di questo sport.

Il successo di Kimi è stato ostacolato anche da cose diverse da una balla di fieno fradicia: una conoscenza inesistente delle lingue, mancanza di denaro e timidezza. Il più delle volte, questa combinazione significa che finisci per lavare i piatti o pulire hotel economici.

A quel tempo, Kalle Jokinen era l'allenatore e il meccanico di Kimmo Liimatainen, ma è diventato libero proprio al momento giusto. Kalle ha avuto un ruolo cruciale nei due anni successivi, quando era fondamentale dimostrare velocità. Andò in aiuto dei Räikkönen, accompagnando la famiglia durante il tour degli ippodromi europei. Ci sono stati successi – e grandi spese. In qualche modo, dovevano procurarsi un equipaggiamento migliore.

Correva l'anno 1997. In questa fase, la conoscenza delle lingue di Kalle e la sua esperienza si rivelarono utili a Kimi. Kalle aveva lasciato una carriera

nel karting e nelle formule minori e conosceva molte persone. E, naturalmente, non è necessario conoscere tutti: ne basta uno.

Kalle andò a scambiare due parole con Peter de Bruijn, belga, allora preparatore motori per CRG Racing Team. Peter conosceva Kalle come pilota di kart e buon meccanico. Ventuno anni dopo, de Bruijn ha un ricordo chiaro del suo incontro con Kimi: 'Ho incontrato Kimi per la prima volta a Lonato, in Italia, all'inizio del 1997. Il suo meccanico, Kalle Jokinen, che era stato pilota con noi qualche anno prima , è venuto a chiedere se potevo aiutare il suo autista a ottenere motori migliori perché avevano un budget piuttosto limitato. Ricordo Manetti, uno dei nostri migliori piloti, che ha perso contro questo sconosciuto ragazzo in tuta rossa. Dopo la gara, Kalle è venuto da me e mi ha chiesto se avevo visto le prestazioni del suo pilota. Ho chiesto quale di loro fosse. Beh, quello con la tuta rossa. In quel periodo lavoravo per CRG, mettendo a punto i motori per i piloti del CRG Racing Team.

Peter ricorda anche un dettaglio, che è diventato il marchio di fabbrica di Kimi. 'Kimi una volta è venuto da noi con i suoi genitori, per parlare di alcuni aspetti pratici. Dopo poco tempo ci accorgemmo che era scomparso. Suo padre Matti affermò con calma che Kimi doveva dormire da qualche parte. Sono rimasto un po' sorpreso quando poco dopo lo abbiamo trovato addormentato in una scatola di gomme Bridgestone. Avrei dovuto fare una foto. In ogni caso abbiamo poi deciso che Kimi avrebbe continuato a ricevere supporto da me e da CRG. L'ho visto migliorare continuamente, ma era anche un po' pigro. Ne abbiamo parlato e ho cercato di influenzare il suo atteggiamento.'

Un anno dopo, Peter de Bruijn ha fondato la propria squadra insieme a sua moglie, Lotta Hellberg, che ha guidato nella stessa classe di Kimi. Il finlandese è stato ingaggiato dal PDB Racing Team e lui e il suo meccanico hanno iniziato a viaggiare per le gare. Kimi ha assemblato le microcar, che erano in vendita, e ha aiutato con gli aspetti pratici. Ha avuto un po' di soldi in tasca, ma la cosa più importante era arrivare a guidare auto decenti.

Kimi ricorda un dettaglio interessante su de Bruijn. 'Peter stesso ha guidato per un po' le auto di Formula, ma ha rinunciato perché era così stressato dal dover usare le cinture di sicurezza. In un test, era così incazzato che ha slacciato la cintura di sicurezza non appena uscito dal garage. È uscito appeso fuori dalla macchina. Questo gli ha fatto capire che non faceva per lui». Sembra una decisione sensata.

Kimi sposta lo sguardo per guardare uno scaffale che porta caschi degli ultimi diciotto anni: ricordi significativi e oggetti belli. Quando li guardi, non associ immediatamente il proprietario dei caschi a un giovane che decolla su una Lada nell'ottobre 1997. Aveva ricevuto l'auto di fabbricazione sovietica adatta alle condizioni invernali dalla collega di sua madre Anne. Kimi e compagni ne hanno sostituito il motore con uno migliore dell'istituto tecnico, e non appena l'autista ha preso la patente, il

portellone della Lada si è aperto cigolando ed è entrata la cassetta degli attrezzi.

'L'ho completamente perso con la scuola. Ho infilato il kit nel bagagliaio e mi sono diretto in Olanda. Il mio amico Fore era nel cortile della scuola per salutarmi. Oppure doveva semplicemente vederlo.'

Kimi si è trasferito in Olanda e ha vissuto con il meccanico del PDB Racing Team nella città di Vlaardingen, vicino a Rotterdam. Dopo un po', Kalle si trasferì nello stesso posto e si unì a Kimi. E da lì hanno guidato in un furgone per le gare in tutta Europa. L'attrezzatura era buona quasi quanto la capacità di dormire di Kimi. Peter de Bruijn ne è testimone: “Il nome “Iceman” è stato inventato più tardi, ma abbiamo avuto un'anticipazione di cosa significasse. Kimi non si è davvero stressata. Ricordo una gara di Campionato Europeo in Francia. Era sempre in ritardo quando partivamo per un ippodromo. Gli ho detto la sera prima che non l'avremmo aspettato domattina. La mattina Kimi ha telefonato e mi ha chiesto dove fossi. Gli ho detto che me ne ero andato perché di lui non c'era traccia. Il circuito era a quarantacinque chilometri di distanza ed ero certo che non sarebbe arrivato in tempo per la sessione di prove. È apparso mezz'ora dopo il nostro arrivo, sorridente e rilassato, e ha detto che aveva avuto un passaggio nell'auto di un'altra squadra. Nessun problema.'

Un pizzico di pigrizia, un'eccezionale capacità di dormire, una mente rilassata e un'alta velocità: Kimi aveva fatto impressione. Tutto era possibile e impossibile. I ricordi di Kimi saltano dalle belle gare alle brutte, e non dimentica nemmeno una volta di citare Kalle, che capiva i motori e l'inglese.

La stanza di Kimi sembra improvvisamente abbastanza grande da ospitare una casa del dopoguerra a Tampere. Kalle Jokinen, meccanico e formatore, siede al piano terra della casa. È un veterano degli sport motoristici di 45 anni che ha viaggiato con Kimi in circostanze mutevoli in tutta Europa. Gli occhi di Kalle si illuminano quando la sua mente torna a quei tempi colorati. Non ha ancora abbandonato del tutto il kart, anche se attualmente si guadagna da vivere nel teleriscaldamento.

'Peter mi ha promesso un lavoro come meccanico con la sua squadra, e Kimi un po' di paghetta per l'assemblaggio dei telai strani e per i lavori di saldatura. Kimi era dannatamente bravo a lavorare sui motori, forse l'unico in F1 che può riparare un motore da solo. È un tipo tecnologicamente competente. Abbiamo stretto la mano a Peter e poi ci siamo diretti in Olanda. Eravamo sempre in movimento, ma la nostra base era in Olanda. La velocità di Kimi era così mozzafiato che la Bridgestone ci ha invitato a un test di gomme. Kimi ed io abbiamo iniziato a fare tour da soli. Peter ha consegnato alcuni fiorini* e una carta di credito e siamo partiti. Avanti: vai a fare un po' di corsa. Abbiamo anche fatto tutto il lavoro sui pneumatici insieme, mentre gli altri avevano uomini separati per quei lavori. Kimi si è

sempre fatto il carburatore; nessun altro poteva toccarlo. Ora che sono andato in tournée con i ragazzini, ho notato che sta andando tutto nella direzione sbagliata. Non toccano niente; hanno fisioterapisti e manager dall'età di dieci anni. Non sanno davvero niente di tecnologia. Questo è male. Kimi può sviluppare una macchina.'

Kalle racconta la vita nomade dei due giovani prima e dopo che Kimi aveva preso la patente, prima e dopo una gara, prima di essere ubriachi e dopo essere stati ubriachi. Gli avvenimenti differivano dalle normali vite dei giovani solo per un aspetto: nel mezzo di tutto, erano coinvolti in corse su una piccola macchina. La velocità era entusiasmante, la vita di tutti i giorni austera e talvolta la ragione cadeva nel dimenticatoio.

Era necessario prendere confidenza con il traffico, anche senza patente. Secondo Kimi, il suo primo lungo tratto senza patente è stato da Lahti a Helsinki. Kalle ha agito come un benevolo lettore di mappe e un adulto irresponsabile. Il furgone non ha deviato sul rettilineo; le chicane sono poche e distanti tra loro sulla rotta di Lahti.

Kimi ricorda di aver guidato senza patente anche in Svezia. Il viaggio per la gara è stato lungo; l'entourage comprendeva Anette Latva-Piikkilä, pilota di kart; e il papà di Kimi, Matti, che allora era anche il meccanico di Anette. Stavano viaggiando nella Hiace della sua famiglia. 'Il ronzio della Hiace ha iniziato a far venire sonno a papà e voleva fare una pausa. Ho detto che non ci fermeremo, posso guidare. Papà ha detto di svegliarlo quando eravamo vicino a Stoccolma. L'ho svegliato al porto. Avevo quindici anni».

Kalle ricorda anche di aver lasciato che l'autista minorenne la facesse franca. 'Ero giovane e stupido e ho detto: "Ok, calpestalo". Ci siamo spesso scambiati i posti senza fermarci. Kimi ha guidato tanto quanto me sulle autostrade tedesche. Eravamo a Imola a un certo punto in una specie di mercante di noleggio sottodimensionato. Kimi mi ha pregato di lasciarlo guidare fino all'hotel. L'ho lasciato. Ha fatto tante volte il giro di una rotonda con la macchina che sbandava senza sosta. Ho guardato le sue mani e i suoi piedi e ho cercato di capire come facesse a far andare la macchina in quel modo. Poi ci ho provato io stesso – avevo fatto delle corse ai miei tempi. Non potevo far muovere la macchina in quel modo. Poi abbiamo fatto un bel giro alla rotonda. Quando siamo tornati, l'auto aveva ancora i cerchioni, quasi».

Kimi ricorda il suo viaggio più lungo senza interruzioni. Hanno lasciato Helsinki per guidare a Ugento in Italia per prendere parte ai test di pneumatici Bridgestone. La distanza era di 3.359 chilometri. 'La situazione era buona sotto un aspetto: allora avevo la patente. Siamo rimasti in macchina per tre giorni e abbiamo rischiato una collisione quando non riuscivo più a vedere bene in autostrada. Ci siamo dovuti fermare a Rimini e ci siamo incazzati. Siamo stati due notti, una in albergo e l'altra nel furgone perché eravamo al verde».

Mentre Kalle e Kimi giravano per l'Europa, la voce si sparse in Inghilterra. Peter Collins, una figura influente nel mondo del karting, ha detto a David e Steve Robertson che c'era un finlandese in movimento che era almeno veloce quanto Jenson Button, che sono riusciti a gestire. Avevano recentemente ottenuto un contratto per Button con il team Williams. Padre (David) e figlio (Steve) non hanno trascinato i piedi. Hanno scoperto i movimenti del duo. E non erano gli unici: anche Harald Huisman, il talent scout norvegese, aveva sentito parlare del pilota veloce. E ancora, la fortuna è stata dalla parte di Kimi. Erano alla gara del Campionato Nordico a Mosse, in Norvegia, quando il telefono di Kimi squillò. Ha sentito una strana lingua e ha passato il telefono a Kalle, che ha ascoltato e ha detto che dovevano passare a vedere qualcuno chiamato Huisman.

Harald Huisman era un ex pilota automobilistico con una pista di karting indoor. Kalle racconta un incidente che ha avuto un ruolo in noi ora seduti sul divano di Kimi in una grande casa sopra la città di Baar. «Huisman ci ha chiesto di tornare. Ci darebbe da mangiare e sarebbe bello incontrarci. Ci siamo seduti lì, impegnati in qualche modo. Abbiamo mangiato qualcosa. Poi ho chiesto a Huisman se voleva un nuovo disco per la sua traccia. Ha detto che la pista era polverosa e secondi più lenta in quello stato. Ho detto che non è di questo che stavo parlando; Gli avevo chiesto se voleva un nuovo disco. Kimi è andato in pista; gli ci volle un quarto d'ora per battere il vecchio record».

Huisman non ha perso tempo nel raccontare a David Robertson dell'incidente, e nemmeno Robertson ha perso tempo.

---

* Valuta olandese prima dell'euro.

Il telefono ha squillato Olanda. Un numero sconosciuto Kimi ha imparato a essere prudente. Non risponde. Una lingua straniera, l'inglese, è in agguato sul ricevitore. Kalle risponde. All'altro capo, lontano in Inghilterra, un signore parla un inglese buono e chiaro, e ha qualcosa da dire. Gli chiede di venire a trovarci. Scopo dell'incontro è discutere del futuro del giovane pilota. Kimi è spaventato, Kalle è eccitato. David Robertson è un manager, il cui protetto, Jenson Button, ha appena ottenuto un contratto con la famosa squadra Williams e ora vuole parlare con loro. Ma come lo dicono a Peter de Bruijn, di chi sono gli uomini?

Kalle e Kimi decidono di provare la verità, che era stata la strada da percorrere fino ad ora. Peter si arrabbiò e arrivò al punto di dire a Kalle: "Se porti via il mio pilota di punta, puoi uscire dalla porta allo stesso tempo". Kimi e Kalle la presero come una minaccia, e lo era. Kimi ha consolato Kalle: "Guiderò così forte che ce la faremo".

Alla fine, Peter li ha incontrati a metà strada. Ha persino prestato loro la Renault Clio di sua moglie, e sono partiti con essa. L'incontro doveva svolgersi al Thistle Hotel di Brands Hatch. Raggiunsero il confine francese e sbatterono sulla scrivania due passaporti finlandesi. L'ufficiale dell'immigrazione ha esaminato i passaporti, ha guardato la Clio e ha chiesto se i finlandesi avessero i documenti necessari, ovvero il permesso di guidare un'auto immatricolata in Olanda oltre confine. Non c'erano documenti, quindi non ci sarebbe stato nessun valico di frontiera.

Tornarono alla macchina, umiliati ma seriamente incazzati e seguirono alcune riflessioni profonde. Dovevano arrivare alla riunione; dovevano trovare un varco nel confine. Kalle spinse la mappa a Kimi e gli ordinò di trovare un posto più piccolo dove i funzionari non avrebbero controllato. Un possibile punto è stato scoperto a cinquanta chilometri di distanza e i finlandesi nella loro auto franco-olandese hanno avuto il permesso di attraversare. Era tardi quando arrivarono a Brands Hatch e parcheggiarono fuori dall'hotel. I sedili dell'auto sono stati spostati in posizioni ottimali, anche se andare a dormire è stato più facile per uno dei due.

Al mattino, Kimi era nervoso. Ha chiesto a Kalle di parlare; lui stesso si sedeva da un lato, un membro silenzioso e ostinato del club. A Kalle piaceva l'accordo proposto, anche se continuava a ripetere una frase per fargli dire a Kimi: "Mi chiamo Kimi Räikkönen, piacere di conoscerti".

Entrarono nell'atrio dell'albergo di lusso e sbirciarono nel ristorante. Un signore sulla cinquantina era seduto a un tavolo. Kalle capì subito che era David Robertson, il manager. Si strinsero la mano, Kimi pronunciò la sua frase e Kalle assunse il suo ruolo di portavoce. David ha chiesto se volevano qualcosa da mangiare o da bere. I nuovi arrivati erano troppo nervosi per accettare, anche se i loro stomaci reclamavano pane tostato, pancetta, uova fritte, succhi di frutta e caffè dopo il lungo viaggio e la pessima notte di sonno.

David ha posto le domande, Kalle ha risposto e Kimi è rimasta in silenzio. L'atmosfera si fece presto più calda, parlare divenne più facile. Poi David si fermò e chiese a Kalle di esprimere il suo punto di vista sulla situazione.

Kalle ha detto: "Se dai una possibilità a questo ragazzo, un giorno vincerà il campionato mondiale di Formula 1".

David bevve un sorso dal suo bicchiere e chiese:

'Credi?'

"No, lo so," rispose Kalle.

David ha guardato Kalle, poi Kimi, e ha promesso di esplorare, con esperti, la possibilità di un test e altre attività di follow-up. Seguì un silenzio. Poi David ha chiesto che ruolo potrebbe avere il meccanico Kalle nella faccenda: faceva parte del pacchetto? Kalle ha risposto che era semplicemente un meccanico e un amico di Kimi. Kalle disse in seguito che, se avesse risposto in altro modo, David avrebbe potuto pensare che ci fossero troppi cuochi in cucina. Quello a cui pensò in quel momento era l'accordo che lui e Kimi avevano fatto: guideremo così veloci che siamo destinati ad avere successo; inutile dire altro a questo punto. David ha detto di aver capito la situazione e ha consegnato a Kimi un grosso pacco di carte. Era una bozza di accordo. Kalle sapeva che, firmando l'accordo, Kimi avrebbe cancellato il suo meccanico dalla sua quotidianità lavorativa.

Kalle e Kimi hanno stretto la mano a David, sono andati alla Renault Clio e sono tornati in Olanda. A casa, nella stanzetta, stesero per terra i documenti contrattuali e cominciarono a studiarli. Kalle ha condotto l'esame. C'erano molte parole, alcune estremamente difficili. Kalle aveva buone ragioni per essere sospettoso; aveva avuto brutte esperienze di accordi scritti. Durante la sua carriera agonistica, aveva avuto una brutta collisione. Il conseguente infortunio al collo ha messo fine alla sua carriera e il risarcimento promesso non è mai arrivato. Il linguaggio legale dell'attuale contratto era piuttosto contorto e le carte rimasero sul pavimento per una settimana. Quindi sono stati inviati a Sami Visa in Finlandia. Ha verificato il testo con Tommi Mäkinen, il pilota di rally, che aveva

esperienza di contratti di questa natura. Tutto andava bene, il documento era credibile. Dopo di che,

L'accordo durava quindici anni. Kimi era terrorizzato, Kimi era eccitato, Kimi era andato in overdrive. Era a un bivio. D'ora in poi guidare non sarebbe costato nulla: avrebbe sempre avuto l'attrezzatura, e nessuno vicino a lui – mamma, papà o qualsiasi altro parente – avrebbe dovuto allineare le banconote.

Kimi aveva sempre e solo voluto guidare. Ora sarebbe stato pagato per questo. Potrebbe non esserci una seconda possibilità. Una pista offre diverse alternative; il pezzo di carta gli dava una sola opzione: doveva firmarlo, sporgere il piede, dare gas e guardare l'orizzonte.

Prima di firmare il contratto definitivo, i Robertson volevano accertare la velocità del loro autista. David ha annunciato che Kimi sarebbe dovuto venire a mostrare loro cosa poteva fare sulla pista di Snetterton a dicembre. Bene. C'era solo un intoppo: Kimi non aveva mai guidato un solo metro in un'auto di Formula, che è totalmente diversa da un'auto da kart. Kalle e Kimi hanno dovuto affrontare un problema urgente: Kimi ha dovuto provare la macchina prima di Snetterton. 'Marko Koiranen ha promesso di prestare una macchina e siamo andati ad Alastaro per provarla. E subito, c'era un nuovo track record,' ricorda Kalle.

«Una cosa scivolosa. Ecco come si sentiva. Niente ali. Nessuna presa. Sembrava una macchinina». Ora, il ricordo fa ridere Kimi, ma non era molto divertente all'interno dell'auto in quel momento. La posta in gioco era alta nei primi giri. I suoi nervi tremavano, le sue nocche erano bianche.

Doveva firmarlo, sporgere il piede, dare gas e guardare l'orizzonte.

'Al quinto giro sono quasi andato a sbattere contro il muro. Sono appena riuscito a rimanere in pista. Se non l'avessi fatto, scommetto che il contratto non sarebbe arrivato a nulla. Pochi giorni dopo, a Donington, ero veloce quanto i loro piloti.'

E Kimi non sapeva che Steve, il figlio di David Robertson, era una delle persone a bordo pista. Steve aveva alle spalle una carriera nella serie F3 britannica e capiva lo sport; aveva corso diverse volte con Mika Häkkinen e Mika Salo. Suo padre gli aveva chiesto di andare a dare un'occhiata a questo ragazzo. Steve ha un vivido ricordo dei primi giri di Kimi: 'Ho osservato il modo in cui guidava alle curve. Sono rimasto sbalordito dal modo in cui ha gestito la macchina e l'ha tenuta sotto controllo. Poteva andare al limite senza schiantarsi. È qualcosa che ricordi. E quando è uscito, sono rimasto sorpreso di quanto sembrasse giovane, non più di quattordici anni».

Kimi scese dall'auto e firmò il pezzo di carta che suggellava il suo futuro. Inizialmente il contratto era di quindici anni, ma i Robertson gli chiesero se

voleva accorciarlo. La decisione finale durò dodici anni. Anche dopo, tuttavia, e dopo la morte di David, Steve si è occupato dei contratti di Kimi.

Il contratto prevedeva un trasferimento in Inghilterra. Kimi, che praticamente non conosceva l'inglese, fece la valigia rossa e non aveva idea del viaggio che lo aspettava. Se lo avesse saputo, sarebbe potuto rimanere a Karhusuo. E Kimi non è stato l'unico ad andarsene. Suo fratello maggiore Rami partì nel gennaio 1999 per svolgere il servizio militare e il silenzio calò su Kuru Road a Karhusuo. La partenza quasi simultanea di entrambi i ragazzi fu un boccone amaro da ingoiare per Masa e Paula. Il garage era vuoto di ragazzi; Masa era scosso.

Copertina del numero di dicembre 2007 della rivista World of Speed.

Un fax esce di una macchina in Kuru Road a Espoo nel gennaio 1999. In esso, David Robertson spiega dove a Londra Kimi deve venire in una certa data. Masa e Paula accompagnano Kimi all'aeroporto con la sua valigia rossa. All'ultimo momento, Masa chiede a Kimi se ha bisogno di soldi per il viaggio. Padre e figlio concordano su una cifra tonda di 100 marchi. (Un po' di informazione per i lettori più giovani: la somma equivarrebbe a 17€.)

Kimi sale sull'aereo e si chiede cosa dirà all'altra estremità tra tre ore. La sua testa contiene un paio di centinaia di grammi di inglese. Un po' di più andrebbe bene, diciamo un chilo. È nervoso.

Kimi si ritrova a Londra, alla stazione della metropolitana di Piccadilly Circus. Se ne sta lì, con l'aria smarrita. All'improvviso, Steve Robertson compare, dà a Kimi un grande cellulare Nokia e le istruzioni, e se ne va. Kimi aveva pensato che Steve lo avrebbe portato a casa dell'uomo dell'Haywood Racing Team, o almeno al treno giusto. Non succede. Le parole "che cazzo" compaiono sulla fronte di Kimi in lettere invisibili. Le istruzioni di Steve sembrano dire che ha bisogno di usare un treno, un taxi, un autobus e un altro taxi. O solo un treno. È chiaro come il fango.

Nel frattempo, a casa, la mamma di Kimi, Paula, siede al lavoro in un ufficio di Kela, l'agenzia di beneficienza del governo finlandese, nel centro di Espoo. È nervosa, ha paura che Kimi non arrivi a destinazione con le istruzioni che gli sono state date.

Sul treno, Kimi mostra il suo biglietto e le indicazioni ad alcuni passeggeri ma le comunicazioni falliscono. Crede di essere sul treno sbagliato. Si sta facendo buio. Tira fuori il cellulare Nokia dalla borsa e cerca di capire come funziona. Non può.

Mostra il suo biglietto a un altro passeggero e cerca di balbettare qualcosa ma la lingua inglese gli si blocca in gola. A giudicare dalle espressioni del compagno di viaggio, potrebbe benissimo essere sul treno giusto. Comincia a riesaminare il cellulare e digita i numeri. Porta il telefono all'orecchio, sperando che i prefissi siano corretti.

Sua madre risponde ed espira. È la voce del ragazzo dal grande, vasto mondo. Kimi dice che potrebbe essere sul treno giusto. Forse; non è certo, ma lo spera. Paula gli chiede di chiamare non appena è arrivato dove dovrebbe essere.

Non c'è nessuno che possa incontrarlo. È tardi; sono le undici ormai. Kimi si siede sulla valigia rossa. Nessuno viene. Tutto finirà nel nulla. Non ci arriverà mai. Non salirà mai in macchina.

Alla fine, uno sconosciuto si presenta e saluta. Il suo nome è Jim Warren, il capo della squadra di Haywood Racing. Kimi prova il suo scarso vocabolario; le parole inciampano.

La cosa principale è che ha trovato la strada per la piccola città di Rugeley, a circa 200 chilometri da Londra. Kimi va a correre, prepara il tè per i meccanici e inizia a imparare la lingua. A poco a poco, tutto va a posto.

I bambini sono la cosa migliore del mondo, i bambini piccoli in particolare. Jim Warren, il capo squadra, ha due figli, nessuno dei quali conosce ancora la sua lingua madre. Kimi inizia a imparare l'inglese con loro. Tutti e tre sono sulla stessa linea di partenza. Kimi va alla guida e quando torna a casa parla inglese con i bambini. Con i bambini, non devi preoccuparti di commettere errori.

Un tesoro si presenta a casa di Warren: una vasta collezione di videocassette piena di gare nelle classi Formula Ford e Formula Renault. Kimi li guarda due o tre volte. Puoi sempre imparare qualcosa: tattica, curve, sorpassi e il linguaggio del commentatore.

Dopo un po', Steve Robertson chiede a Kimi di trasferirsi a casa loro a Chigwell, nell'Essex, e il finlandese si trasferisce in un grande appartamento al piano di sopra nella casa dei Robertson. L'appartamento sarebbe poi stato utilizzato nelle riprese della serie drammatica Footballers' Wives. Il piano superiore rappresenta un mondo unico. Prima di Kimi, lo spazio era occupato da un vecchio re del porno, il cui gusto nella decorazione d'interni non era minimalista alla maniera nordica. L'appartamento contiene diversi gruppi di divani ricoperti di stampe leopardate, ci sono immagini di donne nude alle pareti e soffitti rivestiti di specchi. Kimi trova il posto un po' nauseante, soprattutto perché lui stesso proviene da una piccola e modesta casa.

Scott, uno dei due fratelli di Steve, è un fanatico del tenersi in forma e un fascio di muscoli, e si allena con Kimi. Il sudore non conosce barriere linguistiche. Kimi va alle gare con Steve. Gli eventi vanno bene e male allo

stesso tempo: il pilota fa bene, ma la macchina va male. Haywood Racing non è in grado di offrire un'auto competitiva. Il pilota fa del suo meglio ma non riesce a vincere. La prima macchina è una Mygale francese, lenta e brutta, una combinazione scadente. Kimi arriva terzo e secondo, e nella terza gara fa schiantare la macchina. Dopodiché, Dave Robertson annuncia che non ci sarà più guida durante quella stagione.

Maledetto inferno.

Coda tra le gambe.

Insomma, un viaggio di merda.

Nella sua mente, Kimi può già vedere i titoli beffardi della rivista finlandese World of Speed. "È ancora una volta la fine della carriera internazionale di un pilota automobilistico finlandese?" Nient'altro che dare gas al karting finlandese, e da lì trasferirsi in qualche pozzo di grasso Teboil per la manutenzione annuale di Toyota e Opel.

Kimi torna in Finlandia e non riesce a cogliere i pensieri oi piani di Dave Robertson. La sua testa è piena delle parole dell'amico meccanico Kalle Jokinen, racconti sulla precarietà del settore. Dave assicura a Kimi che la decisione è stata dovuta alla scarsa macchina e che si sarebbe trovata una squadra decente per la prossima stagione.

Yeah Yeah. Ci crederò quando lo vedrò.

Kimi torna in Finlandia, incerto sul suo futuro. Non ha notizie del manager per molto tempo. Va in kart con l'attrezzatura di Peter de Bruijn in Finlandia e in Europa. Il denaro scarseggia.

Un fine settimana Kimi è al festival rock Down by the Laituri a Turku con i suoi amici. Le sue tasche sono vuote, la sua testa pulsa per i postumi di una sbornia di cui può solo incolpare se stesso. Si avvicina a un bancomat, sicuro che mostrerà un saldo pari a zero.

Che diavolo?

Ci sono oltre 20.000 marchi nel suo conto. Kimi fa fatica a credere che l'importo sia reale, perché in quel momento non ricorda cosa dice il contratto: "Ti pagheremo £ 1.000 al mese indipendentemente dal fatto che tu guidi o meno".

In autunno, il mondo di Kimi è diviso in due: il grande mondo, o Inghilterra; e il piccolo mondo, o l'esercito. I mondi stanno per 'aperto' e 'chiuso'; opportunità e dovere. Gli ingegneri di gara ti danno consigli, gli ufficiali dell'esercito ti danno ordini.

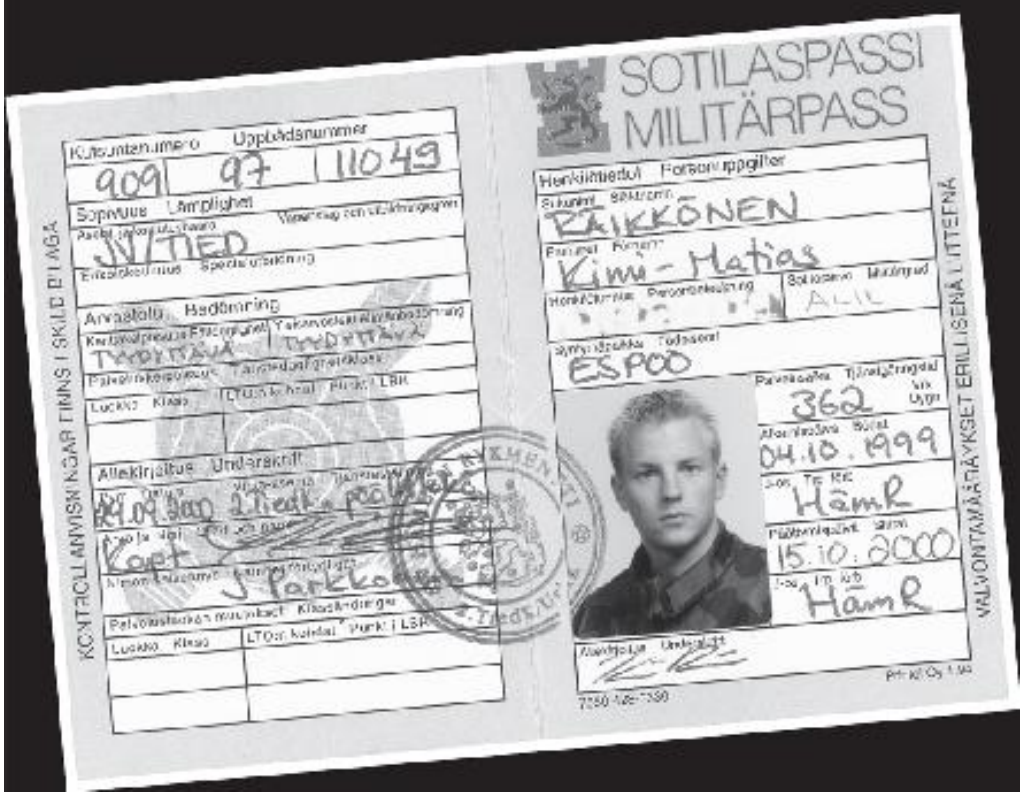
Kimi diventa cittadino di due paesi. Ha modo di assaporare qualcosa che sperimenterà sempre di più nei prossimi anni: un'esistenza nomade. Si sposta da un'auto angusta a un aeroplano, da lì negli alloggi profumati dell'esercito, e presto è di nuovo su un aereo, diretto di nuovo a una gara.

Kimi-Matias Räikkönen entra nella scuola sportiva delle forze di difesa finlandesi a Lahti il 4 settembre. È un posto difficile per qualcuno che non è abituato a prendere ordini da nessuno. Un lato positivo è fornito da Toni

Vilander, un buon compagno e rivale, che indossa la divisa grigia allo stesso tempo.

La madre di Kimi, Paula, in seguito ha rivelato di aver paura che il ragazzo non sarebbe stato in grado di far fronte all'esercito. La sua preoccupazione era fondata, perché Kimi e la disciplina erano una pessima combinazione. E quando si aggiunsero le richieste di continui viaggi alle razze straniere, il giovane cominciò a pensare di porre fine a tutta la faccenda dell'esercito. Fortunatamente per la mamma, ha abbandonato l'idea.

La madre di Kimi, Paula, in seguito ha rivelato di aver paura che il ragazzo non avrebbe fatto fronte all'esercito. La sua preoccupazione era fondata, perché Kimi e la disciplina erano una pessima combinazione.


SOTILASPASSI
MILITÄRPASS
Kutsuntanumero Uppbådsnummer
909 97 11049
Sopivuus Lämplighet
JV/TIED
Arvastelu Bedömning
Allekirjaitus Underskrift
Henkilötiedot Personuppgifter
RÄIKKÖNEN
Kimi-Matias
ESPOO
362
04.10.1999
HämR
15.10.2000
HämR
KONTROLLANMISMINGAR FINNS I SKILD BILAGA
VALVONTAMÄÄRÄYKSET ERILLISENÄ LITTEENÄ

La vettura di Manor Motorsport, la Status Italiana, è molto più veloce dell'equivalente fornita da Haywood Racing. Kimi vince tutte e quattro le gare della stagione invernale. Dave e Steve Robertson si rendono conto di aver stretto un contratto con un talento eccezionale.

Le vittorie vanno festeggiate, ovviamente. Il consumo moderato di alcol non era ancora arrivato in Finlandia, dove un secchio era preferibile a un calice. Ma quando sei in uno stato di gioiosa ebbrezza, dimentichi di tenere d'occhio l'orologio. Si fa tardi, che tu lo faccia o no. Una notte, l'orologio dell'esercito ha mostrato un'ora nettamente diversa da quella di Kimi e dei suoi compagni. Non c'era modo di colmare il divario: dovevano in qualche modo rientrare senza che nessuno se ne accorgesse.

Ora l'adulto Kimi parla con le sue stesse parole degli eventi della lunga notte, che gli è valso il record non ufficiale per il periodo di tempo in cui nessuno era mai stato chiuso in caserma:

«Stavo bevendo con i miei cugini a casa dei Rapala. Se ricordo bene, Toni Vilander avrebbe dovuto riportare me e Osku Heikkinen. Abbiamo detto a Toni che non potevamo entrare dal cancello mentre eravamo incazzati fuori di testa. Dovrebbe lasciarci per Lahti Road; andremo oltre il recinto, così nessuno ci vedrà.

«Per fortuna, un poliziotto militare si è fermato lì vicino quando eravamo in piedi vicino al fossato. Si chiese perché mai quei ragazzi fossero lì in tenuta militare. Mi sono tuffato nel fosso. Osku Heikkinen si bloccò. Ho sentito il poliziotto chiedere: "Dov'è il tuo amico? Abbiamo visto che eravate in due". Osku ha detto che non sapeva nulla. Lo hanno buttato nel retro del furgone. Avevo già buttato la giacca oltre il recinto quando ho sentito che avevano mandato dei cani nella zona. C'era un campo dannatamente grande e ho corso come un inferno attraverso l'erba. Corsi da noi e dissi alla sentinella: "Assicurati di non dire a nessuno che sono venuto". Corsi di sopra e mi buttai addosso la coperta.

«Devono essere passati dieci minuti. È difficile misurare il tempo quando hai gli occhi da torta. Poi è entrato un ufficiale, ha acceso la luce e ha chiamato il mio nome. Ho gridato: "Perché cazzo stai facendo quel baccano? Alcuni di noi stanno cercando di dormire!” Passarono due minuti prima che tornasse e dicesse: “Dannazione, vieni qui, Räikkönen. Ora." Ero sdraiato nella cuccetta, coperto d'erba dopo essere strisciato in quel fosso. Osku Heikkinen aveva confessato tutto. Era crollato sotto pressione; altrimenti sarebbe finito in prigione. Sapevano benissimo che c'erano due

ragazzi. Mi sono alzato e ho oscillato e zigzagato da un muro all'altro. Sono stato espirato. Il risultato è stato di circa 1,5 per mil. Poi mi hanno ordinato di andare a letto.

'La mattina mi sono ricordato che avevo una gara di fine settimana in Inghilterra tra due settimane. Ero fottuto se non arrivavo. Poi ho pensato che avrei fatto meglio a scappare di prima mattina perché sarei stato bloccato qualunque cosa accada e non sarei arrivato alla gara. Ho pensato, mi imbatterò in quello stesso campo. Ho incontrato il capitano sulle scale e ho salutato. Non sapeva ancora degli eventi della notte precedente. Ho camminato sull'erba, ho ordinato un taxi per tornare dai Rapala al vicino distributore di benzina e ho spento il telefono.

«Poi i telefoni sono impazziti. Le linee erano calde: non mi ero solo ubriacato ed ero arrivato in ritardo, ma ero anche scappato. Qualcuno della AKK Motorsport, la federazione nazionale degli sport motoristici, ha telefonato a mio cugino, ma siamo rimasti sdraiati vicino al fiume a bere birra. Tutti gridavano che "è meglio che torni in caserma". Poi ho telefonato al capitano e ho detto che non sarei venuto perché non mi sarebbe stato permesso di andare alla gara qualunque cosa avessi fatto. Con lui ho stretto un patto: verrei se mi lasciasse andare alla gara. Mio cugino mi ha dato un passaggio alla stazione di servizio dove il capitano è venuto a prendermi.

'Anch'io ero brillo in quella fase, ed è per questo che la situazione non è iniziata fino al giorno successivo. Il sergente maggiore gridò, rosso in faccia, e mi chiese come diavolo avevo fatto a sfuggire ai cani. Ho risposto che è esattamente quello che ci insegni qui. Dopotutto siamo scout. Per quanto mi ricordo, sono stato recintato per qualcosa come venti giorni.

«Sono rimasto fermo il fine settimana successivo; la gara è stata il fine settimana dopo. Sebbene fossi recintato, non dovevo fare nulla finché andavo a fare rapporto regolarmente. Il capitano mi ha chiesto di accompagnarlo quando hanno fatto qualche tiro al piattello nella foresta. Hanno sparato a dischi e salsicce alla griglia. È stato davvero rilassante.

'Ma poi hanno detto la settimana successiva che non mi era permesso andare alla gara, dopotutto. Dissi: "Questo è tutto allora, ho finito con l'esercito". Poi hanno telefonato da AKK ei miei manager Steve e Dave si sono messi in contatto, ma la situazione è rimasta invariata. Dissi al capitano: “Testa di cazzo di merda. Mi hai preso in giro.»

«Mi hanno fatto versare un mestolo di zuppa dal retro di un camion in Lahti Road. Stavano facendo un esercizio in bicicletta. Improvvisamente un veicolo della polizia militare si è fermato vicino al camion. Sono venuti a prendermi e mi è stato permesso di andare alla gara. Mi hanno chiesto quando sarebbe finita la gara e ho detto che pensavo fosse martedì anche se sapevo che era lunedì. Ho passato il giorno in più a casa.

"Ho vinto la gara."

Cosa fa uno squattrinato Un pilota finlandese di ventun anni ha bisogno per guidare in Formula 1? Quante ostetriche sono necessarie per la nascita di un pilota di Formula 1? E perché è così tranquillo nel reparto maternità? Dopotutto, l'apice del motorsport è uno sport di squadra? La carriera di Kimi Räikkönen è stata resa possibile da un certo numero di persone che credevano che lui, tra tutti, potesse guidare più velocemente dei suoi contemporanei su una pista chiusa.

Penso a queste cose quando apro la porta D dell'Helsinki Deaconess Institute nel febbraio 2018. Mi viene incontro un uomo barbuto sulla sessantina con una coda di cavallo. Ha allacciato una sciarpa colorata intorno alla testa e indossa antichi pantaloni della tuta, una camicia sportiva e un gilet con tasche. Sembra un uomo per il quale il comfort è più importante dell'aspetto esteriore. È una delle ostetriche che più di vent'anni fa ha assistito alla nascita di un nuovo pilota di F1.

L'uomo si chiama Jukka Viitasaari ed è un infermiere e un fisioterapista di professione. Assomiglia a uno sciamano e il suo soprannome è Viita. Mi conduce in un ampio seminterrato con una poltrona, una sedia a dondolo, libri, poster, foto, abbigliamento sportivo e mountain bike e da turismo.

Ci stringiamo la mano. Viita ha lavorato a lungo con i migliori sportivi; negli ultimi tempi si è concentrato sulla cura degli anziani. È una delle persone che ha addestrato Kimi a resistere a vibrazioni, oscillazioni, rumori forti e paesaggi che cambiano in un batter d'occhio.

Viita mi invita a sedermi sulla sedia a dondolo e mi serve il tè da un thermos. Il tempo si ferma; la conversazione si snoda. La sua lista di clienti è lunga e impressionante: Arto Bryggare, ostacolista; Valentin Kononen e Sari Essayah, marciatori; Juha Salminen, pilota di enduro; Pekka Vehkonen, pilota di motocross; Janne Lahtela, sciatrice magnate. E Kimi.

Viita ricorda il suo viaggio con Kimi. AKK Motorsport gli ha chiesto di dare un'occhiata a un gruppo di kart a Vierumäki. All'AKK sapevano che aveva già lavorato con Mika Salo, il pilota di F1. A Vierumäki ha incontrato una generazione di eccezionale talento: Markku Palttala, Toni Vilander e Kimi Räikkönen.

Viita afferma che Kimi voleva migliorarsi perché le prossime classi di auto richiedevano livelli di forma fisica ancora maggiori. Il pilota è venuto da lui per la prima volta nel 1996 e sono rimasti in contatto fino alla prima gara di F1 nella primavera del 2001.

'Ho notato subito che Kimi è migliorato a un ritmo formidabile, perché aveva un desiderio genuino di migliorare. Poi un giorno abbiamo ricevuto una richiesta dal Sauber Team che Kimi avrebbe dovuto eseguire il test di Cooper. Matti Väisänen, il talent scout che ha aiutato Jari Kurri, ne è stato testimone. Kimi ha corso per 3.300 metri».

'Kimi era molto competitivo. Ricordo che Heikki Kovalainen partecipava alle gare di sci e Kimi non era molto indietro. Andavamo in bicicletta, nuotavamo, lavoravamo sul suo collo e facevamo molti esercizi di equilibrio. Abbiamo i giocattoli giusti: mountain bike e bici da corsa. Abbiamo posizionato una tavola su una palla per migliorare l'equilibrio. Ho notato subito che Kimi è migliorato a un ritmo formidabile perché aveva un desiderio genuino di migliorare. Poi un giorno abbiamo ricevuto una richiesta dal Sauber Team che Kimi avrebbe dovuto eseguire il test di Cooper. Matti Väisänen, il talent scout che ha aiutato Jari Kurri, ne è stato testimone. Kimi ha corso per 3.300 metri».

All'improvviso Viitasaari si alza dalla sua poltrona scassata e mi chiede di dare un'occhiata a un quadro appeso alla parete. Mostra due uomini sorridenti con la testa rasata, il padre di Kimi, Matti e Viitasaari. È stata scattata sotto il sole di Melbourne dopo la prima gara di F1 di Kimi. 'Ci siamo promessi di tagliarci la testa a vicenda se Kimi fosse andato a punti. Guidava bene, quindi era fuori con i capelli. Il gabinetto era quasi otturato da tutto questo».

Viita beve un sorso di tè e rimugina sulla mia domanda: "Cosa serviva al giovane pilota per riuscire nei primi test di F1 della Sauber?" Ci sono molte risposte: il modo in cui un gatto ha molte vite.

'Kimi vede in modo incredibilmente veloce. Gli occhi trasmettono informazioni. È un talento riuscire a percepire la forma e il movimento. Abbiamo anche praticato le verticali e le verticali: lo ha aiutato a ottenere la misura di uno spazio quando era capovolto. In questo, è stato fenomenale quanto Juha Salminen, il pilota di enduro. E non puoi dimenticare

l'esercizio a basso impatto. Kimi lo aveva capito. Non usava un cardiofrequenzimetro. Abbiamo praticato tecniche di nuoto; imparò in fretta, capì la resistenza dell'acqua, scivolandoci sopra. E una volta che hai imparato, vuoi ripetere ciò che hai imparato. La ripetizione è alla base di tutto. Ho detto all'artista Osmo Rauhala che mi sarebbe piaciuto imparare a disegnare. Osmo ha detto che era perfettamente possibile. Sarebbero sufficienti circa 10.000 ore».

Viita ridacchia sommessamente. 'Ma a Kimi piaceva la ripetizione: non doveva sforzarsi.' Versa altro tè dalla borraccia e racconta la sua lunga carriera con gli sportivi. Nei prossimi quattro anni, gli ultimi al lavoro, si occuperà delle persone anziane. Viita è interessata al movimento, dalla culla alla tomba. 'Quando qualcuno si alza dal letto, è un miracolo e motivo di festa. Siamo giovani come le nostre spine. Le cose pratiche – questo significa la prima linea – sono le mie cose. Ecco perché lavorerò con le persone fino alla fine.'

Viita fa notare che le nostre tazze da tè sono vuote. È ora di dare un'occhiata alla palestra e alla piscina. Camminiamo nelle profondità dell'edificio labirintico, già sede dell'Hotel Aurora. La modesta palestra si trova alla fine di un lungo corridoio e contiene solo attrezzature di base: pesi, sbarre, palle da fitness e panche.

Viita tira fuori un'asse; metti un tubo o una palla sotto. Il dispositivo si chiama rola-bola.

'Questo è un attrezzo brillante per l'allenamento dell'equilibrio. Kimi ha usato una palla da bowling – non molti possono farlo.'

Viita getta sul pavimento due cuscini spessi e bitorzoluti e mi chiede di salirci sopra. Li chiama pad. È difficile mantenere l'equilibrio, il mio corpo traballa. Viita mi dà un bastone per sostenermi. Sposto il mio baricentro in avanti e fisso il muro. ondeggio. E ora devo accucciarmi – lentamente. Viita sorride. «Ti arriva alle caviglie, le attiva. Questo semplice esercizio rafforza i piccoli muscoli delle caviglie.' Mi sposto sul pavimento dai cuscinetti; mi fanno male le caviglie.

Viita mi porta in piscina e restiamo sul bordo, in silenzio. Ha studiato in America, alla Tulsa University, in Oklahoma, da giovane. Lì vide qualcosa che gli aprì gli occhi. Dopo difficili operazioni al ginocchio, non appena i punti sono stati rimossi, i pazienti sono stati portati in piscina e hanno iniziato a camminare nell'acqua. Era un esercizio delicato e indolore. Viita ha portato in Finlandia il concetto di acqua corrente.

Parliamo di vita. Viita dice di essere un credente e alza gli occhi al soffitto del seminterrato. 'Dio mi ha chiamato ad andare tra gli anziani negli ultimi anni della mia vita lavorativa. Gestisco anche un gruppo di tenersi in forma per uomini più anziani ai miei tempi. Immagino che sto cercando di essere una specie di pastore, che dice che è tempo di crocifiggere le tue passioni e desideri più bassi se, per caso, hai condotto una vita dissoluta.'

Parliamo dell'autista. 'Kimi ha un grande cuore. Guarda e ascolta; non parla subito. Mentre parli, non sei ricettivo. “Osservare” era il consiglio di

un vecchio monaco. A Kimi non piace parlare con dei perfetti sconosciuti. La conversazione inattiva fa scaricare la batteria e la batteria deve essere completamente carica. Poi, quando esce con una dichiarazione, spesso è qualcosa di considerato.'

Parliamo di persone anziane e di come dovrebbero essere sollevate fisicamente. Improvvisamente, Viita si avvicina molto e dimostra. 'Sono andato a un ring di wrestling per osservare i movimenti e le prese di questo sport. Nel wrestling, ti avvicini, sotto le costole.' Viita spinge le sue mani sotto le mie ascelle e sulla mia schiena, e mi solleva – con forza e sicurezza. Mi sento un giovane vecchio e ricordo quello che Kimi mi ha detto di quest'uomo: "Viita è un po' diverso".

Kimi in uniforme Sauber. FOTO © SUTTON IMMAGINI

Kuru Road, Espoo, estatedel 2000. Kimi sta bevendo birra fuori con suo cugino Jouni Forström. Il telefono squilla. La lunga fila di numeri sul display indica che la chiamata proviene dall'estero. È il suo manager, Dave Robertson. Kimi posa la lattina di birra e drizza le orecchie. Dave dice che Kimi proverà la vettura di F1 della Sauber a settembre.

Non può essere vero.

È vero.

Dave dice che esaminerà i dettagli più tardi. Kimi annuncia a suo cugino Jouni che è necessaria un'altra lattina celebrativa. Ma prima deve fare una telefonata.

Lo stesso giorno in una foresta nella Finlandia centrale: Masa e Paula stanno guardando l'evento del raduno del figlio maggiore Rami quando squilla il telefono di Masa. È Kimi. Il messaggio del ragazzo è breve ma così acuto che trafigge il cuore di suo padre. Matti deve sedersi, lontano dagli altri.

Paula nota che Masa è andata a sedersi dietro il vecchio furgone della famiglia. Non è niente di nuovo. Spesso si siede, il berretto tirato indietro, progettando qualcosa di nuovo. Paula pensa che sia nato vecchio; sembra più vecchio dei suoi anni, sempre pensando alle cose. Ma ora ha un aspetto diverso, come se avesse avuto uno shock. Paula chiede: "Cosa c'è?" Masa le dice che il loro ragazzo proverà l'auto di F1 della Sauber a settembre. Paula quasi sviene; lui la prende.

Poco dopo, l'assistente di Kimi, Kikka Kuosmanen, suona per dire che Dave Robertson pensa che Paula e Masa dovrebbero venire a vedere i test. Esitano. Non possono permettersi un viaggio del genere. Costerebbe 12.000 marchi, ovvero circa 2.000 euro in denaro corrente.

Una volta nella vita.

Non ci sarà un'altra opportunità.

Faranno un prestito.

Il 12 settembre sono al Mugello in Italia. Tutto sembra irreale. Tutto quello che si sa è che Peter Sauber sta cercando un nuovo pilota per sostituire Mika Salo, che sta passando alla Toyota.

Il giovane esile si cala nella vettura C19 della Sauber. Affronta il suo primo giro di prova su una vera macchina di F1. Il giovane ha paura, non di guidare, ma di fallire. Deve guidare veloce, rimanere in pista. Deve soddisfare le aspettative, che sono così alte che sono quasi nascoste.

Il giovane esile si cala nella vettura C19 della Sauber. Affronta il suo primo giro di prova su una vera macchina di F1. Il giovane ha paura, non di guidare, ma di fallire.

'All'inizio potevo fare due giri alla volta. Il Mugello è uno dei circuiti più impegnativi. A quei tempi, la Sauber non aveva nemmeno il servosterzo. Non riuscivo a tenere la testa dritta.'

Kimi ha percorso ventinove giri il primo giorno e fino a quaranta il successivo. I tempi sono migliorati man mano che prendeva la sensazione dell'auto. Ha esaminato i dati della telemetria con l'ingegnere della Sauber, trovando nuovi punti di frenata e angoli di guida per le curve. I risultati sono stati così convincenti che Peter Sauber, arrivato sulla scena solo per un giorno, si è convinto delle capacità del giovane.

Peter Sauber voleva Kimi nella sua squadra, anche se non l'ha ancora detto al pilota. Un'altra prova è stata fissata per il 28 settembre. Dopodiché, la strada da seguire era chiara: è nato il pilota di F1 Kimi Räikkönen.

Solo che non lo era. Aveva ancora bisogno di una superlicenza, un prerequisito per guidare in F1. Prima della stagione 2001 era incerto se Kimi ne avrebbe ottenuto uno. Sono stati concessi dalla FIA, la federazione internazionale degli sport motoristici, e le condizioni includono l'avere esperienza di corsa in alcune classi di Formula più piccole. La serie Renault in cui Kimi ha guidato era così piccola che l'esperienza acquisita in essa non è stata ritenuta adeguata.

L'autista ha scritto una lettera ai vertici. I suoi manager, Steve e Dave, hanno composto il testo vero e proprio, ma Kimi lo ha copiato in stampatello su un pezzo di carta. La lettera spiegava in modo convincente il motivo per cui avrebbe dovuto guidare in F1. Max Mosley, all'epoca presidente della FIA, fu l'unico a votare contro. Va detto che molte figure influenti nello sport avevano dei dubbi sulla capacità di Kimi di far fronte alla classe elite, considerando la sua scarsa esperienza un rischio per la sicurezza.

Alla fine, però, la licenza è stata concessa e la strada era sgombra.

Kimi è stato accettato come un pilota di talento e veloce, ma non era ancora abbastanza in forma per le gare di F1 di sessanta giri. Ha iniziato ad

allenarsi sotto la guida di Josef Leberer, ex allenatore di Ayrton Senna, al fine di acquisire il livello di forma fisica richiesto per le corse.

Kimi Räikkönen ha guidato la sua prima gara di F1 in Australia il 4 marzo 2001 ed è stato subito sesto. Dave e Steve Robertson capirono che valeva la pena correre il rischio. Pensavano che il carattere forte di Kimi fosse il risultato del dover fare le cose da solo, senza un grosso budget. Durante quella stagione, Kimi è arrivata quarta due volte.

Il suo stipendio del primo anno era di $ 500.000 più $ 50.000 per ogni punto. A quel tempo, la paga media finlandese era di circa 140.000 marchi all'anno (circa $ 27.000).

Il denaro potrebbe essere discusso ora; in precedenza si era parlato solo della mancanza di esso.

Con McLaren 2002-2006. FOTO © SUTTON IMMAGINI

Kimi Räikkönen ha guidato cosìveloce durante la sua prima stagione che gli è stata data la possibilità di guidare ancora più veloce: la McLaren voleva acquistarlo dalla Sauber a metà del suo periodo di contratto. Peter Sauber non voleva rescindere il contratto. Spesso, quando si parla di soldi, si vedono solo numeri su un pezzo di carta. Questa volta hai visto molto di più: la McLaren ha acquisito Räikkönen fornendo alla squadra svizzera splendidi camion e una costosa galleria del vento. Anni dopo, i membri dello staff della Sauber hanno scherzato sul tunnel e su come Kimi lo avesse ottenuto per loro.

La McLaren rappresenta una svolta drammatica nella vita di Kimi. Ora è in una grande squadra, circondato da eminenti sponsor, scrutato da un capo severo, accecato dai riflettori dei media. Ieri ha mostrato promessa; ora ottiene risultati. È stato notato.

Il giovane poco più che ventenne ha ottenuto ciò che ha ordinato: velocità. E ha anche ricevuto un omaggio che arriva rapidamente: un'attenzione sproporzionata. Non è stato lasciato solo da nessuna parte; la sua vita privata divenne terreno fertile per il pettegolezzo, che a volte produceva cardi e altre volte fiori primaverili.

L'inizio è stato brillante; i presagi erano buoni. Ma quello che è successo alla gara successiva in Malesia è stato un segno di quella che sarebbe diventata la maledizione di tutto il suo tempo con la McLaren: il motore si è rotto.

Un anno prima, Kimi aveva incontrato una modella diciannovenne di nome Jenni Dahlman. Si fidanzarono poco dopo, e una volta che la loro relazione fu ufficiale, divennero grandi celebrità in un piccolo paese.

Kimi è terzo nella sua prima gara in Australia e ha fatto il giro più veloce. L'inizio è stato brillante; i presagi erano buoni. Ma quello che è successo alla gara successiva in Malesia è stato un segno di quella che sarebbe diventata la maledizione di tutto il suo tempo con la McLaren: il motore si è rotto.

In nessun altro sport il successo dipende dagli strumenti tanto quanto in Formula 1.

Alla gente di Formula 1 piace parlare al condizionale: 'Se il motore fosse durato. . . Se quell'autista non mi avesse colpito a quell'angolo. . . Se non fosse stata introdotta la safety car. . . Se il sole fosse la luna e i maiali potessero volare. . .' La speculazione di questo tipo è l'hobby preferito nel paddock; il pettegolezzo si presenta come un solido numero due.

Una cosa è stata semplice per Kimi: nel 2002 ha contribuito a finanziare la modernizzazione della casa della sua infanzia, inclusa l'aggiunta di un bagno interno. Molto probabilmente, gli altri piloti di punta si erano seduti su sedili caldi del water fin dall'inizio della loro vita.

La McLaren era una scuola difficile. Era supervisionato da un preside severo, il capo squadra Ron Dennis. Il box era pieno di gente semplice e con i piedi per terra: l'ingegnere di pista Mark Slade e i meccanici Marc 'Elvis' Priestley, 'Gearbox-Philly', Marcus Prosser e molti altri personaggi con i piedi sull'asfalto. E, naturalmente, c'era Mark Arnall, il fisioterapista che rimane con Kimi fino ad oggi. Arnall ha anche funzionato come vite di Ron Dennis. Ogni volta che Kimi faceva qualcosa di inappropriato, Ron telefonava a Mark per chiedere cosa fosse realmente successo.

Entrando a far parte del team McLaren, Kimi è entrato in un mondo imprevedibile, dove il più veloce della giornata potrebbe diventare il più lento in un batter d'occhio quando le gomme o l'auto si rompevano. Ha messo alla prova il carattere del pilota, che nel caso di Kimi si è dimostrato forte. Lo spirito di squadra veniva coltivato anche fuori dal paddock, e c'erano momenti in cui lo spirito sapeva di liquore.

Kimi si siede sul divano grigio e ricorda il suo tempo con la McLaren e Ron Dennis con equanimità, anche se a quei tempi non era sempre calmo. La distanza pareggia le cose.

«Pensavo che Ron Dennis fosse un maniaco del controllo. Suppongo che lo sia in tutto ciò che fa. Non ti guarda apposta, è solo lui. Tutto deve essere dritto, documenti e cose. In questi giorni mi piace che le cose siano in ordine a casa, quindi non sembra un sito di bombe. Sono sicuro che risale a Ron. E non mi ha stressato così tanto; forse era più stressato da quello che ho fatto, per esempio da un articolo di giornale sulla mia festa. Non me ne fregava un cazzo, ma mi aspetto che sia stato più difficile per lui.'

Fuoco e acqua, due opposti con una passione comune: la voglia di vincere. Ma avevano idee totalmente diverse riguardo al tempo libero e alle pubbliche relazioni. Bastava che uno fosse un mascalzone di 23 anni di una famiglia operaia e l'altro un caposquadra di 55 anni con pesanti

responsabilità. Ron aveva maniere raffinate e un senso dello stile; Kimi era un ragazzo di campagna dipendente dai suoi istinti.

Gli sponsor della McLaren includevano due marchi di lusso: l'orologiaio svizzero TAG Heuer e la casa di moda tedesca Hugo Boss. Quest'ultimo naturalmente voleva vestire i suoi piloti.

"Il modo in cui ti vestivi era davvero importante durante il periodo della McLaren. Le tute del Boss erano davvero orribili; nero e lucido. Terribile da indossare. Ma Ron pensava che tutto dovesse essere proprio così.'

uomo di ghiaccio. Ron Dennis ha dato questo nome a Kimi. Non è più della metà di quello che è Kimi, ma definisce con precisione la sua identità professionale: viene da un clima freddo, guida veloce e parla poco; non spiega nulla, fa il suo lavoro al meglio delle sue capacità, per poi passare alla gara successiva. Poco dopo, il ruolo comporterà di indossare occhiali scuri ovunque tranne che sotto la doccia.

I pugili professionisti e i lottatori di freestyle hanno quasi tutti soprannomi, dietro i quali possono nascondersi mentre si danno a pugni e salassi senza che il loro vero nome venga offuscato. 'Iceman' non serve nella vita di tutti i giorni – lo stesso vale per il 'Boia di Käpylä', titolo di Jukka Järvinen, un pugile professionista. Inoltre, potresti non pensare molto al soprannome "Idi" dato ad Amin Asikainen, un altro pugile. Ciò che funziona su un ippodromo e in un ring non funziona in un soggiorno o in una coda al supermercato. 'Iceman' ha funzionato eccezionalmente bene in pista e nelle sue immediate vicinanze, ma si dissolve nella sua inettitudine nel bel mezzo della vita quotidiana di una giovane famiglia.

*Uomo di ghiaccio.*Ron Dennis ha dato questo nome a Kimi. Non è più della metà di quello che è Kimi.

I cinque anni alla McLaren hanno insegnato a Kimi tutto e un po' di più. Mentre era alla Sauber, se la cavava solo con un inglese minimo. Adesso ha imparato a parlare con maggiore versatilità ma sempre in modo selettivo: ha parlato con la squadra ma non ha dato nulla alla stampa. Soprattutto, Kimi ha acquisito un buon gruppo di persone, una casa da corsa. Il fisio Mark Arnall e l'ingegnere di gara Mark Slade erano al centro di tutto. Quest'ultimo era in squadra dai tempi di Mika Häkkinen.

'Mi sono trovato molto bene con Slade. Gli ho chiesto di venire in Ferrari con me, ma è stata dura perché aveva una famiglia e doveva trasferirsi in Italia. Quando, più tardi, dopo il periodo dei rally, stavo negoziando con la Lotus, ho detto che volevo scegliere il mio ingegnere. Devi avere un buon ingegnere, o non funziona niente. Sapevo che Slade era effettivamente disponibile, perché stava facendo un lavoro completamente diverso alla Mercedes. Conosceva già parte dello staff della Lotus e, se si tiene conto di questo, era la scelta migliore. Il mio attuale ingegnere Dave Greenwood

[poi sostituito da Carlo Santi dopo che Greenwood si è trasferito a Manor] e Mark Slade sono, senza dubbio, i migliori ingegneri che ho avuto. Sono molto simili, potrebbero quasi essere fratelli.'

Mark Slade si è dimostrato un uomo davvero severo che non ha sopportato commenti inutili. Quando era arrabbiato, aveva l'abitudine di scagliare la penna.

"Una volta abbiamo legato la sua penna a un filo, in modo che non potesse volare molto lontano."

Il gruppo era saldato insieme perché, a quei tempi, si poteva provare l'auto quanto si voleva, a volte per sei giorni al trotto e anche tra una gara e l'altra. Anche gli sponsor cercavano la loro libbra di carne. Mercedes, West, TAG Heuer e Hugo Boss volevano tutti la loro parte di pilota.

Gli anni della McLaren hanno avuto i loro alti e bassi, come tendono a fare gli anni. Guardando indietro, l'asfalto liscio sembra un ottovolante. I motori di Kimi continuavano a cadere a pezzi o ha avuto solo molta sfortuna fin dall'inizio. Nel GP di Francia sul circuito di Magny-Cours, Kimi era ancora in testa al penultimo giro e vicino alla prima vittoria in carriera della sua carriera, quando tutto è stato rovinato da una fuoriuscita d'olio lasciata dalla Toyota di Allan McNish in una delle ultime curve della pista.

L'anno successivo, Kimi ha vinto il suo primo Gran Premio in Malesia, ma non è stata una grande consolazione alla fine dell'anno. Schumi ha vinto il campionato con due punti di differenza. Ed eccoci di nuovo: se la tecnologia non l'avesse tradito in questa o quella corsa. . .

Nel 2005 Kimi avrebbe potuto vincere di nuovo il campionato, ma i motori tossivano e gli alberi di trasmissione sferragliavano. Nel Gran Premio di Germania, le sospensioni delle ruote sono andate in pezzi. I motori dovevano essere sostituiti, il che significava una penalità di dieci posizioni in griglia. E anche allora, arrivando da così lontano, Kimi ha spesso raggiunto il podio.

Nello stesso anno, ha mostrato nel Gran Premio del Giappone il significato della parola tenacia. Ha iniziato la gara in diciassettesima posizione in griglia. Superò macchina dopo macchina finché, all'ultimo giro, si trovò davanti solo Giancarlo Fisichella.

«E poi sono riuscito a superare anche Fisichella. È stato bello. Lo ricordo. E, naturalmente, la mia prima vittoria in un Gran Premio in Malesia.'

Cos'altro ha guadagnato Kimi dai cinque anni della McLaren? Cosa ha imparato in quel periodo? Ha imparato a sopportare il dolore e la sfortuna, ea capire la deriva di un meccanico da una mezza parola, bastavano due parole del caposquadra. Cosa è cambiato in cinque anni? Che tipo di laureato è emerso dalla scuola britannica? È davvero una coincidenza che uno dei suoi elmi porti il nome di James Hunt?

I redtop hanno scritto delle attività ricreative di Kimi a grandi lettere nere, con e senza motivo. A volte le sue feste sono state così colorate che i

titoli spaventosi sono comprensibili. Altre volte, le buffonate al karaoke di un giovane ventenne hanno fatto notizia senza motivo. Forse Kimi ha davvero condotto una vita del tutto normale per un pilota da corsa ma nel momento sbagliato? E cosa è normale, e dal punto di vista di chi?

È difficile avere un'idea di un altro tempo dal punto di vista di dove siamo ora. O è? Nella stanza di Kimi, quell'altra epoca è a mezzo metro di distanza. Un elmo che porta il nome di James Hunt ha il posto d'onore sullo scaffale coperto di elmi. Kimi lo ha indossato al Gran Premio di Monaco nel 2012. E si è iscritto a una gara di motoslitte sotto il nome di Hunt.

Perché James Hunt, in particolare? E cosa ha di speciale il team McLaren? La risposta è l'Inghilterra, dove la magia della pista chiusa ha una lunga tradizione, fradicia e intrisa di sangue. James Hunt è uno dei piloti britannici più noti, una testa calda che ha vissuto spericolatamente ed è stato soprannominato "Hunt the Shunt" dopo ripetute collisioni. Hunt ha vinto il Campionato del Mondo di Formula 1 nel 1976, ma è ricordato ancora di più per il suo stile di vita, che sembra smodato per gli standard odierni. Quello che era standard allora è un abominio oggi.

'Ai tempi di Hunt, i conducenti si rispettavano molto di più. Se ti imbattevi in qualcuno, poteva significare la morte, perché i serbatoi di benzina erano su entrambi i lati dell'auto. Ora che è tutto molto più sicuro, puoi fare cose stupide. Non potresti allora. Si rispettavano così tanto perché sapevano che le loro vite erano sul filo di un coltello. Non è niente di questi tempi se ti intrometti con un'altra macchina. A quei tempi, i conducenti passavano più tempo tra loro e uscivano insieme. Il sentimento di solidarietà doveva nascere dalla paura della morte', dice Kimi. James Hunt ha detto la stessa cosa. Secondo lui, era meglio sciogliersi i capelli di notte perché poteva essere l'ultimo. La sua filosofia è riassunta nella biografia di Gerald Donaldson.

La combinazione di divertimento e vicinanza della morte sembra bizzarra ora, ma allora era una realtà. Undici piloti sono morti nelle gare di Formula nel periodo 1970-1982. E un altro sarebbe dovuto morire con ogni probabilità, ma quest'uomo gravemente ustionato continua ad assistere alle gare, passeggiando da un microfono all'altro, commentando lo sport e le sue regole. L'esperienza di Niki Lauda, unita alla sua pelle bruciata, mantiene l'interesse dei giornalisti.

Nel 1976, Lauda fu coinvolto in un grave incidente al Nürburgring. Ha quasi perso la vita e ha riportato gravi ustioni. Un prete cattolico gli aveva già dato l'estrema unzione, ma in poco più di un mese Lauda è tornato al volante della sua Ferrari. A quel tempo, i telai delle auto erano in alluminio. Il telaio in fibra di carbonio è arrivato solo negli anni '80.

Il mondo della Formula 1 negli anni '70 e '80 era diverso da come è oggi. I conducenti fumavano e bruciavano nelle loro auto. Vivevano come se non ci fosse un domani ea volte era così. La birra è stata misurata in secchi e le sigarette in cartoni.

Kimi non brama l'insicurezza o la birra, ma un'atmosfera rilassata, spensierata e informale. E forse un tocco del genere si trovava nel paddock della McLaren.

'Non c'è modo! Non indosso un blazer. Avete torto a far conformare le persone in questo modo. Non è ciò che piace alle nuove generazioni. Non vogliono vedere persone vestite come Jackie Stewart! . . . La vita è troppo breve per essere vincolata da regole quando non è assolutamente essenziale». (Gerald Donaldson, James Hunt: The Biography, Virgin Books 2009, p. 148) Questo è ciò che ha detto James Hunt; questo è quello che avrebbe potuto dire Kimi Räikkönen.

Hunt era un fumatore accanito che si consumava quaranta sigarette in una brutta giornata. Kimi è un fumatore occasionale.

'Ho fumato per un paio d'anni da bambino, ma non ho fumato abitualmente durante la mia carriera. Tranne che ho passato un bel po' di sigarette quando sono incazzato, e mi sono incazzato abbastanza spesso. E durante il periodo Lotus, ho avuto la strana sigaretta sia nel paddock che quando sono uscito per una birra con il boss della Lotus. Dopo non ho più fumato molte sigarette. Ho l'asma, quindi ho smesso di fumare regolarmente. Mi sono anche cimentato nei verdi Stati del Nord, quelli senza filtri; mi hanno fatto tossire al mattino. E tutti sanno che di tanto in tanto prendo il tabacco da fiuto, ma nessuno ha detto niente al riguardo».

L'alcol è un'antica tradizione nei circoli automobilistici inglesi, che è stata sostenuta con vigore tra lo staff della McLaren. Kimi ha apprezzato la tradizione ed è stato supportato da colleghi a lui vicini. I meccanici e gli smontagomme erano naturalmente contenti che il pilota si unisse a loro nelle sessioni di bevute.

'Devo dire che ho bevuto un sacco considerando che sono un pilota da corsa. Devo aver bevuto molte volte per conto di tutti loro. Ma non aspetto più la fine della stagione per iniziare a ubriacarmi. Non credo che la fine della mia carriera rappresenterà un'opportunità per iniziare a bere. ho fatto il pieno; Non ho bisogno di andare avanti.'

L'idea di James Hunt di una serata intima era questa: girare la brezza con i suoi amici davanti alla TV, con piatti da asporto in grembo, qualche birra e magari una canna fumaria. L'idea attuale di Kimi di una bella serata è molto diversa da questo scenario, ma è chiaro che anche prenotare un tavolo in un ristorante stellato Michelin non faceva per lui durante i suoi anni di festa.

James Hunt era a solo un metro di distanza quando fu testimone dell'agonia del suo rivale Ronnie Peterson nel 1978. Hunt fu il primo a correre verso l'auto in fiamme per cercare di aiutare. A causa di questo e di molti altri incidenti mortali, Hunt si spaventò sempre di più.

«Il pensiero di morire mi spaventa a morte. Penso a cosa vuol dire essere morti e se c'è vita dopo la morte. Voglio andare in pensione quando sarà il momento. Volontariamente. Per farlo devo sopravvivere e sopravvivere nell'automobilismo significa non esporsi troppo a lungo ai rischi. Le corse

automobilistiche mi rendono vivo. Ma mi spaventa anche a morte.' (Donaldson, pag. 198)

Kimi non è spaventato perché le auto sono molto più sicure rispetto ai tempi di Hunt. Invece ha sempre odiato le attività extrascolastiche di questo sport, proprio come Hunt, che odiava le grandi feste piene di sconosciuti di cui era al centro dell'attenzione. Entrambi gli uomini condividono anche una serie competitiva molto sviluppata. Hunt da giovane pensava che se non avesse raggiunto la vetta in F1, lo avrebbe fatto in un altro campo. Kimi pensa che guidare veloce sia il modo più sicuro. Hunt era d'accordo, pensando che la guida veloce migliorasse la sua concentrazione e riducesse gli errori.

Hunt era un relitto nervoso prima di ogni gara. Camminava avanti e indietro nel paddock, fumando a catena, indossando il casco, togliendolo e vomitando. Kimi ha un solo rituale prima di una gara: "Salgo sempre in macchina dal lato destro".

Dalla biografia di Hunt di Donaldson scopriamo che l'autista amava gli uccelli e gli animali. E amava il suo cane Oscar più di tutti; gli era totalmente devoto. Questo lato sensibile di Hunt non è mai stato generalmente reso noto. Kimi ama i bambini e, a differenza di Hunt, questo lato di lui è diventato di dominio pubblico.

James Hunt annunciò il suo ritiro l'8 luglio 1979. La guida aveva governato la sua vita per dodici anni. Per Kimi sono passati diciotto anni. E la fine non è in vista.

Hunt era profondamente depresso. Alla fine, ha trovato la pace della mente, ha smesso di fumare e di bere molto. Ha incontrato Helen Dixon e le ha proposto al telefono. Due giorni dopo il successo della proposta, Hunt morì per un grave attacco di cuore, nel 1993. Aveva solo quarantadue anni. Kimi si è innamorata di Minttu Virtanen nel 2013 e ha abbandonato il binge-drinking. Ora è un 38enne padre di due figli. Quando la sua carriera sarà finita, prenderà un cane.

Campione del mondo 2007. FOTO © SUTTON IMAGES

La sconfitta di qualcun altro èsempre sepolto dentro una vittoria; è come una pietra dura cresciuta dentro un avocado. Kimi Räikkönen non avrebbe vinto il Campionato del Mondo senza i fallimenti di Lewis Hamilton in due Gran Premi consecutivi. Questo fatto non toglie nulla al valore del campionato. Kimi se lo meritava; ha guadagnato il necessario vantaggio di un punto. La dolcezza del traguardo è stata resa ancora più dolce dal fatto che il campionato è arrivato al suo primo anno con la Ferrari. Era stato un incontro ravvicinato due volte ai suoi tempi alla McLaren.

Inoltre, vincere il campionato non sarebbe nemmeno dovuto essere possibile. Kimi ha vinto sei delle diciassette gare. Nel punto più basso, era a ventisei punti dal leader, Hamilton. Prima dell'ultima gara, tre piloti avevano la possibilità di vincere il titolo mondiale: Lewis Hamilton aveva 107 punti, Fernando Alonso 103 e Kimi Räikkönen 100.

La rossa di Kimi parte dalla terza posizione in griglia. Kimi guida con sicurezza, Hamilton male. Kimi deve vincere; Hamilton deve essere settimo. La fortuna di un uomo richiede la sfortuna di un altro.

Il cancello è chiuso a Porkkalanniemi a Kirkkonummi. Ci sono solo Paula e Masa e le loro buone amiche Ani e Kari. Paula ha bandito la stampa da casa sua. I giornalisti avrebbero voluto assistere alla gara decisiva insieme ai genitori di Kimi, ma Paula è rimasta ferma. Masa avrebbe apprezzato la pubblicità. Ha promesso che i giornalisti sarebbero potuti entrare se Kimi avesse vinto il campionato.

Paula è nervosa, come sempre quando Kimi guida. Kari e Masa lasciano la stanza per guardare la televisione al piano di sopra; Ani e Paula restano di sotto. Spengono le luci.

La rossa di Kimi parte dalla terza posizione in griglia. Kimi guida con sicurezza, Hamilton male. Kimi deve vincere; Hamilton deve essere settimo. La fortuna di un uomo richiede la sfortuna di un altro.

Paula Räikkönen di solito beve brandy durante una gara, ma ha dimenticato di rifornirsi con la bevanda calmante. Tutto quello che lei e Ani hanno davanti a loro è una fila di bottiglie di acqua di Vichy e calici di champagne. Bevono la semplice bevanda gassata come se fosse un trattamento speciale. Al piano di sopra, Masa e Kari hanno qualcosa da bere ma le donne non si muovono in questo momento. Kimi è in testa.

Durante gli ultimi cinque giri, Paula è rimasta in piedi in un angolo con in mano un secchio malato. Kimi guida gli ultimi giri con sicurezza e stile. Taglia il traguardo, vincitore ma non ancora campione del mondo. Deve sentire alla radio dov'è Hamilton. Dopo mezzo giro dal traguardo, riceve un messaggio per dire che Hamilton è stato doppiato. Kimi vince il Mondiale per un punto.

Masa prende un paio di forbici e si taglia i capelli. Abbraccia il campionato di suo figlio con una testa rasata. Paula si tampona gli occhi e va a cercare vestiti più eleganti per sostituire l'attrezzatura delle vacanze. Ani inizia a fare il caffè. Jussi Rapala, cognato di Paula, annuncia che è al cancello. Si presenta fuori casa con i giornalisti e dice che sono entrati con lui attraverso il cancello. L'inizio di una commozione.

Kimi spruzza lo spumante e dedica il suo campionato alla Ferrari e alla sua famiglia. Ha vinto quello che avrebbe potuto vincere due volte alla McLaren se i motori non si fossero rotti. Il discorso "se solo" è finito; ora vuole andare a festeggiare con la squadra, con la sua tribù, lontano dagli sguardi del pubblico. Il figlio di una famiglia affiatata vuole stare con la sua famiglia rossa.

Paula e Masa cercano di chiamare Kimi. Alla fine lo prendono. Piangono e gridano al telefono. Non riescono a trovare le parole; sono fuori di sé. Non c'è sconfitta nella loro vittoria, solo un'enorme quantità di esperienze condivise: lacrime, risate, alberi di trasmissione che si disintegrano, odore di grasso per catene, migliaia di chilometri in un vecchio furgone, parole vuote di sponsor vaghi, strette di mano di persone affidabili, paura , eccitazione, spiccioli. Le parole sono difficili da trovare quando ci sono così tante azioni dietro di loro.

Kimi è in hotel con la squadra. Le celebrazioni sono sospese. Devono aspettare una decisione ovvia su una patetica protesta che è stata montata sulle quantità di benzina nelle auto di Nico Rosberg, Nick Heidfeld e Robert Kubica. La protesta fallisce. Il Mondiale è confermato. Le bottiglie si aprono, le bevande scorrono, le sbronze continuano fino al mattino.

Paula e Masa si svegliano; è un grande mattino per una piccola nazione. La stampa vuole tutto e ottiene anche molto. I genitori fanno dichiarazioni, esaminano le loro emozioni e cercano le parole.

Kimi ha un altro giorno lavorativo. Si reca al Mugello in Italia, il luogo dove tutto è iniziato il 12 settembre 2000 con i test della Sauber. Presenti sia

la stampa finlandese che quella straniera. Il cerchio si è chiuso.

Bläk, la discoteca di Helsinki, apre le sue porte. La famiglia e gli amici sono lì, tutti in attesa di Kimi. Finalmente appare. La notte si trasforma in mattina; è appena percettibile e si svolge in pochissimo tempo.

I decisori di Espoo si trovano di fronte a un dilemma. Si chiedono come la città possa commemorare il grande figlio di Karhusuo. È consuetudine assegnare ai fondisti e ai lanciatori di giavellotto un terreno panoramico o una casa, ma come premiare un pilota che è già innaturalmente ricco?

La città ha designato un'area per una nuova pista di motocross, ma l'intero progetto è ancora in sospeso. La pista dovrebbe essere vicino alla discarica di Ämmänsuo. I decisori notano che c'è una strada dietro la discarica. Nasce un'idea. E se chiamassimo la strada "Kimi Räikkönen Way"? Sarebbe uno splendido omaggio al nuovo campione del mondo. La questione viene posta a Räikkönen, che non si accontenta dell'idea. Per qualche ragione, avere questa strada intitolata a lui non lo entusiasma. Non porta da nessuna parte e, su di esso, si vedono solo gabbiani che volano verso una discarica. La questione è sepolta, così come l'intero progetto motocross. Il nome ufficiale della strada è Kulmakorventie.

FOTO: ILARI SUHONEN

Quando la Ferrari ha annunciato a Alla fine di settembre 2009 che lasciavano andare Kimi Räikkönen un anno prima della scadenza del suo contratto, nessuno sapeva esattamente cosa sarebbe successo. Kimi metterebbe fine alla sua carriera agonistica? Si trasferirebbe in un'altra squadra? Cosa farebbe? Qualcosa è diventato chiaro: Kimi era stufo dei sottoprodotti del circo della Formula 1, vale a dire il traffico di merda e la politica.

La scelta del rally di Kimi è stata una mossa a sorpresa solo per chi non lo conosceva. Era già attratto dal mondo dei rally, che è completamente diverso dallo scintillio e dal razzmatazz della Formula. Ammirava i temerari che sfrecciavano lungo strade strette e alberate a velocità vertiginosa.

"È un vero uomo di rally", afferma Sami Visa, responsabile degli affari di Kimi, che ha seguito lo sport per tutta la vita e conosce molti piloti di rally finlandesi.

Simo Lampinen, Timo Mäkinen, Hannu Mikkola, Timo Salonen, Henri Toivonen, Markku Alén, Juha Kankkunen, Tommi Mäkinen, Marcus Grönholm. . . l'elenco dei piloti di rally finlandesi è lungo. Molti giovani, inebriati dalla velocità, sono emersi da aie e strade sterrate.

Sami Visa ha conosciuto personalmente Henri Toivonen (1956–86), morto nel rally della Corsica, ed è anche amico di Tommi Mäkinen. Secondo Sami, Kimi e gli uomini sopra menzionati condividono un'incredibile voglia di vincere. 'E possono comportarsi tutti come stronzi nei fine settimana di gara. Non sono un'ottima compagnia in quei giorni; ti escludono completamente.'

Iniziare il rally non è stato un capriccio improvviso per Kimi, ma una logica estensione. Aveva sempre seguito lo sport e ne era interessato. In precedenza aveva persino acquistato un'auto da rally dalla Fiat, una Abarth Grande Punto S2000, che era stata mantenuta in condizioni di gara da Tommi Mäkinen Racing. Quella era l'auto che Kimi ha guidato nel suo primo tentativo di rally nel 2009 Arctic Lapland Rally.

Tommi Mäkinen ha una vasta esperienza come autista; in questi giorni lavora come team principal della TOYOTA GAZOO Racing. Riconosce un vero pilota quando ne vede uno.

'E' stato facile vedere che Kimi ha guidato molto: la sua guida alla vettura è stata subito buona. Non gli ci volle molto per prenderci la mano. Non è facile scambiare un'auto di Formula 1 con un'auto da rally. Io stesso ho avuto un piccolo viaggio in una macchina di Formula 1. È un'attrezzatura completamente diversa', afferma Mäkinen.

Il fratello maggiore di Kimi, Rami, ha fatto molti rally e non è stato sorpreso dalla scelta di Kimi. Pensa che un pilota di rally abbia bisogno di un buon occhio per la strada. Inoltre, ha bisogno di guidare lungo il percorso un paio di volte a ritmo di gara prima di poter presumere di poter sfidare i migliori piloti.

La ruota era girata da un uomo rilassato, il paddock era costituito dal margine della foresta e i suoi compagni erano coperti di neve, sudore o grasso.

Kimi ha guidato una Citroën C4 WRC nella serie del Campionato del Mondo per il team numero due di Citroën. Kaj ("Kaitsu") Lindström era il suo lettore di mappe. I risultati sono stati alti e bassi ma gli uomini si sono divertiti. La ruota era girata da un uomo rilassato, il paddock era costituito dal margine della foresta e i suoi compagni erano coperti di neve, sudore o grasso. Non c'era glamour ma c'era atmosfera. Non c'era circo mediatico, solo alcuni giornalisti. Era contro la foresta e l'orologio, fiancheggiato da campi e alberi. L'orologio è freddo; non ha opinioni, dice solo la verità. La sensazione dura, dura e rozza del rally si adattava a Kimi, e ha bei ricordi del freddo gelido e delle condizioni desolate.

'Quando i miei manager Steve e David sono arrivati lì, mi hanno detto: "Che diavolo? Sono meno venti e non ci sono posti caldi.» Erano abituati a condizioni completamente diverse in Formula 1. Nei rally, ti viene semplicemente detto di andare a stare lì a lato della strada, le auto arriveranno presto.'

La velocità naturale di Kimi è stata dimostrata all'Arctic Lapland Rally. È uscito di strada nella seconda prova speciale, ma al traguardo è stato calcolato che fosse stato in media un secondo al chilometro più lento del vincitore, Dani Sordo. Solo un secondo per chilometro – ed era il suo primo evento.

Nel terzo rally della stagione in Giordania, Kimi è arrivato ottavo, ed è arrivato quinto in Turchia. Ha accumulato venticinque punti durante la stagione e ha vinto il premio Newcomer of the Year. Più importante dei punti era il fatto che fosse un ralli-ukko tra gli altri. Le uniche stelle erano nel cielo.

'I meccanici sono una tribù speciale. Scavano e scavano nel freddo gelido e si prendono cura di tutto. Quando hai ribaltato l'auto e sei zoppicato verso

la tenda e tutto deve essere fatto in un'ora, attaccano la carrozzeria con una smerigliatrice angolare, martellano la cosa in forma e tu sei di nuovo sulla strada. Puoi schiantarti contro i cespugli abbastanza male e fanno ancora sembrare il relitto un'auto. Ho pensato un sacco di volte che l'auto fosse spacciata, ma poi iniziano a far oscillare qualche mazza e nel giro di un'ora dicono: "Ecco, mettiti in strada, via". '

Durante tutta la sua carriera precedente, Kimi ha guidato da solo in uno spazio angusto su una pista chiusa, mentre ora sedeva fianco a fianco con un lettore di mappe di fronte a una strada aperta, guidando al ritmo che gli veniva trasmesso nell'orecchio. Qualcun altro gli disse cosa stava per succedere; i suoi occhi non bastavano. Solo una perfetta impresa di coordinamento manterrebbe l'auto sulla strada e la velocità il più veloce possibile.

«Non ero abituato ad ascoltare un'altra persona. È la fiducia che hai nelle istruzioni del lettore di mappe che fa la differenza tra i rally e la Formula 1. Il secondo anno è stato più facile perché conoscevo i percorsi.'

Red Bull Show Run, Helsinki, luglio 2011.

Juha Hanski, Kimi, Teemu 'Fore' Nevalainen e Ilari Suhonen. NASCAR Hall of Fame, Charlotte, North Carolina, maggio 2011. FOTO: ILARI SUHONEN

Kimi ha finanziato da solo il suo secondo anno di rally. Ha fondato Ice One Racing e ha noleggiato un'auto da Citroën per questo. La stagione è stata discontinua e Kimi non ha preso parte a tutti i rally individuali. Alla fine, la sua squadra è stata esclusa dal Campionato del Mondo Costruttori.

Kimi è rimasto con bei ricordi e un maggiore rispetto per lo sport. A parte i meccanici, ricorda il lavoro di Kaj Lindström.

'Ho imparato ad ammirare il lavoro del lettore di mappe. La quantità di lavoro è folle. Scrivono le note di marcia e si occupano di tutti i trasferimenti e gli orari. E poi devono trascrivere tutti i pezzi di carta».

Oltre al rally, Kimi ha anche provato la serie NASCAR negli Stati Uniti, qualcosa di completamente diverso. Le vetture percorrono una pista ovale vicine l'una all'altra a velocità spaventose. Gli spettatori non perdono mai di vista nessuno dei veicoli, che vengono riempiti manualmente. Le loro gomme vengono cambiate con un cric. Il pubblico ascolta le conversazioni tra i piloti e le squadre. Nella migliore delle ipotesi, il numero di spettatori può raggiungere i 160.000 e ogni gara è seguita da dieci milioni di persone in TV. Dopo il football americano, la NASCAR è lo sport più popolare negli Stati Uniti.

NASCAR unisce le stesse qualità del rally: è informale e casual, con in più l'ingrediente dell'inimitabile stile americano.

Ci sono più soldi e meno giochi. Inizialmente, lo snowboard era facile e divertente; ora anche questo è diventato un affare serio».

Kimi ha guidato due gare NASCAR per Kyle Busch Motorsports, una nella serie Trucks e l'altra nella serie Nationwide.

I piazzamenti di Kimi nei rally e nella NASCAR non sono particolarmente memorabili; l'importante era allontanarsi dal mondo della Formula 1 e dai suoi orari serrati. È rivelatore che, in questo periodo, Kimi non segua affatto il suo sport principale; invece, ha seguito il suo istinto, che lo ha portato nel cuore del clubbing e del divertimento. Anche lontano da casa, che non si sentiva più come a casa.

Porkkalanniemi, 21 dicembre 2010. Matti e Paula sono nel loro cottage. È sera.

Masa sta abbattendo gli spiriti. Non è di buon umore. Paula gli dice che Kimi e Jenni hanno chiesto loro di farle visita. Masa non se la sente e dice che andrà da sola. Il cottage estivo di Kimi è a un paio di centinaia di metri e Paula vorrebbe che venisse anche lui; il ragazzo è in Finlandia e, per una volta, ha tempo. Telefona a Masa da Kimi per convincerlo, ma il marito irascibile non vuole ancora venire.

Masa è incazzato. Questa è pura supposizione, ovviamente, perché non posso più chiederglielo. Mettiamola così: è abbastanza certo che Masa sia incazzato perché ha litigato con Kimi. Suo figlio pensa che papà beva troppo e l'ultima goccia è stata Masa che ha sparato a dischi di argilla, ubriaco, con i suoi compagni. Kimi era abbastanza furioso da venire e portare via le pistole. Ora Masa si vergogna e si irrita, forse in quest'ordine. La sua testa non è più come una volta; fa male. Genera cattivi sentimenti. Si è ferito gravemente un paio di anni fa quando è caduto da un quad. Rimase con un problema neurologico. Le forze oscure hanno iniziato a rosicchiare la testa dell'uomo solare, e non poteva fare alcune delle cose in cui era stato bravo prima dell'incidente. Uno scavatore non obbedisce più alle sue mani come prima. Masa si riempie il bicchiere e guarda fuori dalla finestra.

Paula si sta godendo la visita a Kimi e Jenni, anche se Masa è nella sua mente. Il suo amato marito è diventato un estraneo. Torna tardi al cottage. Masa sonnecchia sul divano di legno. Gli chiede di salire a letto ma non ha successo. Decide che il divano è un posto abbastanza caldo per dormire e va di sopra. Guarda un po' di televisione.

Quando si alza la mattina, Paula scopre che suo marito è caduto e ha sbattuto la nuca contro il pavimento. Non può svegliarlo. Allarmata, corre a casa di Kimi per chiedere aiuto. Quando Kimi, Jenni e Paula tornano di corsa, Masa è ancora sdraiata sul pavimento; si è fatto male alla testa. Chiamano un'eliambulanza ma non viene a prendere Masa perché le sue condizioni sono pessime. Kimi sostiene suo padre, che poi vomita. Alla fine arriva un'ambulanza per portare via il paziente. La famiglia guarda le luci posteriori, le luci di Natale.

Masa viene portato all'ospedale Töölö di Helsinki. Dicono che non possono fare niente; l'emorragia cerebrale è troppo grave. Il giorno successivo, l'ospedale informa la famiglia che spegneranno la macchina di supporto vitale perché non si può fare nulla. Paula e Kimi si dirigono verso l'ospedale. Rami si unisce a loro. La famiglia è al capezzale di Masa durante i suoi ultimi istanti.

Matti Paavo Ilmari Räikkönen muore mercoledì 22 dicembre 2010.

Di ritorno a Baar, in Svizzera, nella stanza di Kimi, novembre 2017. Un momento di quiete. Affronto l'argomento con cautela. Kimi non ha ancora avuto una vita lunga, anche se è stata veloce. I giorni trascorsi in viaggio superano quelli trascorsi a casa. È un susseguirsi di strade, aerei, hotel e circuiti, con auto davanti, auto a fianco e auto dietro. Non c'è tempo per pensare quando sei in movimento e, quando la velocità si ferma, la mente impiega tempo per recuperare il ritardo.

La morte di un genitore rivela al bambino l'ultimo ostacolo, e anche se l'ostacolo è di cemento, lui ci vede: verrà il suo turno. Kimi aveva trentun anni quando ha perso suo padre. Matti aveva cinquantasei anni quando morì, un uomo di mezza età. Non era pronto per partire. Normalmente, i genitori aspettano un po' di più prima di lasciarti.

Kimi beve un sorso d'acqua e lancia un'occhiata a me e al dittafono che si trova tra di noi. Mi sembra quasi di leggere nei suoi occhi la domanda: Masa può stare in un gadget così piccolo?

Una pausa. Kimi raccoglie i pensieri ei ricordi di quel giorno. So per esperienza che possono essere difficili da catturare: volano in giro come foglie e detriti al vento. Cosa provavo allora, cosa provo adesso? I miei ricordi sono accurati o voglio che siano falsi, cioè più piacevoli? E a chi giova se tempro i miei ricordi? Nessuno, quindi non lo farò. Kimi lo racconta così com'è, raccogliendo un ricordo come se fosse un pesce fresco che ha catturato in una trappola.

«Dovresti sempre risolvere una lite prima della morte. Ma allora non è successo, proprio come non succede in molti film. Era un affare così schifoso a causa della lite. Ero principalmente incazzato dal suo bere. Ero incazzato perché non riusciva a fermarlo. E il litigio è stato causato dal suo tiro ai dischi di argilla con alcuni suoi compagni. Bevevano e sparavano. L'ho perso per questo. Sono andato a portargli via tutte le pistole ed era arrabbiato. In seguito ha fatto una battuta al telefono, chiamandomi un dannato ladro di armi in una sorta di modo bonario. E ha detto che mi amava».

Una pausa. Un sorso d'acqua. Kimi prosegue con voce più calma. L'incidente con il quad è stato un punto di svolta: Masa non era più se stesso dopo. Kimi ha ricevuto una telefonata da sua madre mentre era nel mezzo dei test: Masa è in coma. Invece di tornare in Svizzera, è volato direttamente in Finlandia e ha telefonato a Toni Vilander per chiedere al suo

compagno di accompagnarlo in ospedale. Toni è stato fatto entrare solo dopo che Kimi lo ha presentato come suo fratello.

'Non è mai stato al 100% dopo quello. Qualcosa è andato perso. Smise di fumare e smise anche di bere, per circa un anno. Poi ha ripreso in mano le sigarette e ha bevuto un po' di birra».

Kimi sospira e cambia posizione. Nessuna posizione si sente bene in questo momento.

'Diventa più facile con il tempo, anche se non andrà mai via. Sono sicuro che tutto questo era in fondo alla mia mente durante i periodi in cui non mi importava un cazzo volante o quando stavo festeggiando. Ho deciso di dedicarmi ai rally. Senza di essa, l'alcol avrebbe potuto prendere il sopravvento, ma lo sport mi ha aiutato a sentirmi meglio.'

Una pausa. Un grande sorso d'acqua.

'Era davvero strano quando non c'era più Masa. Se solo avessi anticipato un po' la sua morte. In questi giorni mi sveglio con un'idea più o meno chiara dei sanguinosi eventi. E poi la fila. Mi dà ancora fastidio, e mi aspetto che lo farà sempre».

Siamo a Karhusuo, Espoo, nell'officina meccanica Konehalli nel febbraio 2018. Kimi ha fatto costruire l'officina e il piano superiore comprende una sauna, un'area soggiorno e un piccolo bar. Paula Räikkönen è seduta su una poltrona. Io sono sul divano.

Paula dice che di queste cose non si è mai parlato al di fuori della famiglia. Per un momento, sembra che non accadrà nemmeno adesso. Chiarisco che non deve, ma sarebbe utile. La storia di Kimi è la storia della famiglia. Senza Matti, la storia è breve. Paola è tranquilla. Poi gira leggermente la testa da un lato e torna a dicembre 2010. È un lungo viaggio, ma l'emozione la accelera.

"Lo aspettavo da un paio d'anni, ma ancora. . . Kimi e Rami non si erano resi conto che la situazione era stata grave per molto tempo. Abbiamo vissuto a Porkkala per qualcosa come sei anni. Kimi ha comprato il cottage per noi nel 2004. Ci siamo sposati nel 1976, quindi eravamo sposati da trentaquattro anni».

Usciamo a fumare. Paula spinge la neve fresca in giro con il piede e guarda la casetta verde. Mi racconta che i ragazzi erano stati felici di vivere in uno spazio di trentatré metri quadrati prima che la famiglia si trasferisse nella casa accanto, costruita dal padre di Masa.

«Eravamo poveri in termini di denaro, ma conducevamo una vita ricca in altri modi. Ho avuto una buona vita. Masa e io abbiamo condiviso un periodo facile e piacevole a parte gli ultimi due anni: sono stati un inferno.'

Torniamo di sopra. Nel negozio stesso, un'auto della McLaren F1 pende dal soffitto. L'interno del soggiorno al piano superiore riflette la carriera di Kimi: caschi, foto, tute, premi. Sediamo nel mezzo di sogni realizzati e una delle persone che ha realizzato i sogni è assente. Ad un certo punto, Masa aveva tre lavori per accumulare banconote sufficienti per consentire ai

ragazzi di continuare a guidare. E quando Kimi è riuscito oltre ogni aspettativa, il papà non ha voluto nascondere la sua gioia. Paula lo dice chiaramente. Ha tutto il diritto di; sta parlando della sua amata.

'Masa ha sempre detto che avremmo dovuto fargli sapere se aveva la testa gonfia e ad un certo punto è successo. Doveva avere un sacco di cose, ogni genere di cose, e aveva anche del tempo libero, sebbene lavorasse sempre sodo in tutti i tipi di lavori. Poi ha avuto la pancreatite e il diabete. Non ha bevuto per molto tempo. Nel 2007, Masa era in buona salute, affrontando il suo diabete. Mi piaceva bere vino bianco nei fine settimana e a un certo punto ho notato che aveva iniziato a bere di nascosto. Poi è stato l'incidente del quad nel 2008. L'ho portato in terapia neuropsicologica presso la clinica Orton per sei mesi, ma ha gettato fumo negli occhi dell'esperto. Aveva bisogno di un approccio più duro. Dopo di che, la sua psiche è cambiata: qualcosa è andato perduto dal suo centro emotivo. È diventato offensivo quando mi ha parlato; Si è arrabbiato. Poi ha aggiunto la vodka al mix - lo ha fatto sentire meglio. Masa si è occupata di tutte le nostre proprietà. Dopo il suo lungo congedo, non avrebbe più lavorato per un estraneo. Quando Rami, dopo la morte del padre, iniziò a prendersi cura di tutti questi beni, disse di aver finalmente capito perché papà aveva sempre fretta. C'erano sempre adattamenti e riparazioni in corso da qualche parte».

Un lungo silenzio. Paola distoglie lo sguardo. I trofei nella teca di vetro brillano per rivaleggiare con i suoi occhi. Paula conosce il vero significato dei voti nuziali: 'avere e mantenere da questo giorno in poi, nel bene, nel male, nel più ricco, nel più povero, nella malattia e nella salute. . .' L'ha fatto in salita, in discesa, in curva e sul lungo rettilineo che finisce all'orizzonte.

Siamo tornati nella stanza di Kimi a Baar, in Svizzera. È novembre 2017. Il dolore non ha un tempo di atterraggio specifico. Arriva senza preavviso; arriva quando sembra. Con Kimi, il dolore ha impiegato del tempo per atterrare: ha circondato Zurigo, senzatetto. Ma in poco tempo, il dolore arriva ed esegue un atterraggio di fortuna nella tua testa. Lo fa sempre e ovunque, qui e ora.

«Mi chiedo spesso cosa direbbe Masa di questo o quello. Non credo di aver affrontato adeguatamente la sua morte».

Spengo il dittafono.

Kimi ha parlato di soldiquando non ne aveva, ma dopo che ne aveva in abbondanza, non ne disse una parola. Quando hai abbastanza soldi, non ha senso parlare degli importi. Nel lavoro di Kimi, i salari non sono di dominio pubblico, e per questo motivo ci sono continue speculazioni su di essi. Basti dire che i top driver vengono pagati somme spropositate.

Se sei stato senza un soldo, apprezzi il denaro molto più di qualcuno nato ricco. In questo senso, Kimi è la persona giusta per parlare delle opportunità offerte dal denaro con voce riconoscente. Oltre agli immobili, ha guadagnato tempo, un bene di lusso nel suo lavoro.

'Ho speso molto per noleggiare aerei per avere più tempo a casa. Posso partire per l'Italia la mattina e tornare la sera stessa. Non sarebbe possibile sui voli di linea; ci vorrebbero due giorni. Apprezzo molto il mio tempo. E torno a casa dalle gare molto più velocemente su un jet a noleggio.'

Le case di Kimi rappresentano i suoi maggiori investimenti. Viene da una piccola casa, ed è per questo che non sorprende che apprezzi sia la sua casa svizzera che quella finlandese.

'Non sono entrato in questo a causa dei soldi ma, naturalmente, è bene non doversi preoccupare. Sono stato in grado di aiutare mamma e papà e fornire loro il bagno interno che è caduto per strada a causa delle microcar. Ho investito un bel po' di soldi in queste proprietà. Ho sempre desiderato avere un buon posto in cui vivere. Sono lì, pronti e aspettano quando la mia carriera finisce. Non ho mai avuto il genere di cose che posso offrire ai miei figli.'

Una pausa.

Non è facile per un uomo ricco parlare della sua ricchezza. Quando un uomo ha molto, parla poco. Gesti espansivi vanno con pochi soldi. Il silenzio nasconde le prove e le tribolazioni di Kimi negli ultimi anni. Si cristallizzano in una parola: fiducia.

Un bel campo verde in pendenza si erge fuori dalle finestre di Kimi. Il rumore di un trattore arriva da qualche parte nelle vicinanze; vediamo il veicolo avvicinarsi da sinistra. Si ferma ad una distanza di circa 100 metri. Il contadino scende e va a controllare un tubo attaccato alla schiena. Poi

risale nella sua cabina e inizia a muoversi. Un flusso di merda fuoriesce dal tubo in un ampio arco. L'odore penetra in tutta la residenza attraverso la porta della cucina aperta sul lato e quasi mi fa perdere i sensi. La cosa confortante qui è che la merda vola per un motivo; ha uno scopo: fertilizzare il terreno. La merda vola quando la tua fiducia viene tradita ma non puzza e non ti mette al tappeto. Ti spezza il cuore.

Il denaro non si muove mai da solo, altre cose vengono con esso. Le persone si attaccano alle banconote, anche se il denaro non appartiene a loro; lo annusano. Una piccola somma di denaro provoca una lite tanto grande quanto una grande quantità. I litigi su somme irrisorie sono rumorosi, mentre i disaccordi su grandi somme vengono taciuti. Vengono discussi in confidenza, dopo che tutta la fiducia è svanita.

Kimi Räikkönen è una persona che mantiene la parola data. È leale. Ecco perché i tradimenti della sua fiducia non sono spettacoli piacevoli. Il suo manager degli affari Sami Visa li ha visti da vicino e pensa che un uomo gentile e di buon cuore sia stato gravemente deluso.

Il viaggio dal buon cuore alla credulità è breve e facilmente percorribile, tanto quanto digitando codici bancari su Internet. Un brav'uomo non sospetta una persona fidata; riserva i suoi sospetti a uno strano passante. Kimi trova difficile parlarne, ma dice che crede nella legge del karma. Secondo la teosofia, il karma è la somma totale delle conseguenze delle azioni e delle scelte fatte nella vita di un individuo.

'Ho pensato che il karma si prenderà cura di quel lato delle cose. Verranno alla luce e saranno chiariti.'

Ricorriamo a una favola. Le favole parlano di noi, anche se si parla di maiali, gatti, cani, pecore e volpi. Mi scuso in anticipo con la volpe per la seguente storia:

C'era una volta un cane che faceva molto bene nelle corse, così bene che fu invitato a gareggiare all'estero. La casa del cane era a corto di soldi, ma quando tutto è stato messo in un cestino e i parenti dei gatti hanno prestato un po', c'era abbastanza per il cane per viaggiare. E così ha potuto partecipare a un GP per le quattro ruote motrici, a cui hanno partecipato tutti i cani del mondo. Ha vinto quasi tutte le gare e ha ricevuto molti soldi. Il cane era un normale bastardo ma aveva due qualità eccezionali: un cuore grande e un'anima sincera. Era una combinazione buona e cattiva: buona perché tutti i suoi migliori amici potevano sperimentare la sua generosità; male perché era anche cercato da alcuni che si fingevano suoi amici ma avevano un'agenda nascosta. Il cane non si rendeva conto che non piaceva a tutti i suoi nuovi compagni animali; amavano le sue banconote. Il cane ha firmato documenti, ha pagato i debiti di altre creature e ha persino dato una carta di pelle ad alcuni per comprare quantità illimitate di cibo per cani. Correva e correva, viaggiava da un paese all'altro con le zampe che battevano su nuovi asfalti. Finché, un giorno, esaminò le sue pile di appunti e carte e vide cose strane. Il cane era inorridito. Era stato ingannato, la sua

coda era stata attorcigliata, era stato ingannato e un buco era stato rosicchiato nel suo cuore generoso. Il cane si confidò con una vecchia conoscenza, una lepre più anziana, chiedendogli di indagare. La lepre lo fece e scoprì dei pasticci. Il cane ha assunto la lepre per badare ai suoi affari e da allora tutto è andato bene. esaminò le sue pile di appunti e carte e vide cose strane. Il cane era inorridito. Era stato ingannato, la sua coda era stata attorcigliata, era stato ingannato e un buco era stato rosicchiato nel suo cuore generoso. Il cane si confidò con una vecchia conoscenza, una lepre più anziana, chiedendogli di indagare. La lepre lo fece e scoprì dei pasticci. Il cane ha assunto la lepre per badare ai suoi affari e da allora tutto è andato bene. esaminò le sue pile di appunti e carte e vide cose strane. Il cane era inorridito. Era stato ingannato, la sua coda era stata attorcigliata, era stato ingannato e un buco era stato rosicchiato nel suo cuore generoso. Il cane si confidò con una vecchia conoscenza, una lepre più anziana, chiedendogli di indagare. La lepre lo fece e scoprì dei pasticci. Il cane ha assunto la lepre per badare ai suoi affari e da allora tutto è andato bene.

La fine. Tranne che non lo è. La storia è ancora aperta perché, ad un certo punto, la favola è diventata realtà.

In questa favola, il cane è Kimi Räikkönen e la lepre è Sami Visa, il responsabile degli affari correnti di Kimi.

Ho intervistato diverse persone ai fini di questo libro e quasi tutti hanno menzionato la lealtà di Kimi. Ecco perché è così bizzarro che lui, tra tutte le persone, sia stato così gravemente ingannato in Formula 1. Era il 2010. La Lotus si è messa in contatto perché erano interessati a far entrare Kimi nel team. Tramite il suo manager Steve Robertson, Kimi ha detto loro che la questione non era ancora conclusa e ha sottolineato che non doveva esserci pubblicità. Ma la storia è stata immediatamente fatta trapelare ai media. La fiducia è stata tradita e Kimi non ha tirato i pugni in un'intervista in cui ha messo in lista Lotus a Heikki Kulta, un giornalista.

L'anno successivo Kimi ha guidato un paio di gare NASCAR negli Stati Uniti e l'esperienza ha riacceso il suo interesse per le corse contro altri piloti solitari. Nei rally il pilota è contro il tempo, mentre in pista è un uomo contro l'altro. Kimi ha telefonato a Steve, chiedendogli di esplorare i posti vacanti nei team di Formula 1. Inizialmente, la Williams era all'esame, ma l'accordo con la Lotus è stato reso pubblico alla fine del 2011. Kimi ha incontrato l'uomo che aveva previsto.

La fiducia è stata tradita e Kimi non ha tirato i pugni nell'intervista in cui ha messo in lista Lotus a Heikki Kulta, un giornalista.

'Gérard López, il proprietario di Lotus, ha ricordato l'articolo. Ha urlato che gli avevo dato una dannatamente buona torrefazione. Risposi che mi era stata data una buona ragione. Tutto sommato, è stato un bel primo incontro.'

Tutto ha avuto inizio alla Lotus. Kimi ha guidato forte, l'atmosfera all'interno della squadra era fantastica e tutti hanno lavorato bene insieme. È stato divertente guidare, in particolare quando l'ingegnere di pista era Mark Slade, una figura fidata del periodo McLaren di Kimi.

L'enfasi del contratto di Kimi era sui bonus, ovvero gli era stato promesso un importo sostanziale per punti e podi. Ha guidato così bene che i bonus erano ben al di sopra della sua paga base. Ma è diventato subito evidente che la squadra non stava pagando i soldi promessi in tempo. Kimi aspettò pazientemente. I proprietari della Lotus giurarono che la questione salariale sarebbe stata risolta. Non è successo e, quando le fiches sono scese, gli euro non si sono presentati.

La disputa salariale è diventata pubblica, anche perché, con la sua guida brillante, Kimi ha portato la squadra al vertice; alla fine è stato terzo nel Campionato del Mondo.

Avrebbe potuto far soffrire finanziariamente l'azienda, ma non voleva, perché l'intero staff si sarebbe trovato in difficoltà non per colpa sua. È infastidito dalla paga perché la squadra è stata brava e ha saputo sfruttare bene la sua reputazione.

"Alla fine, mi sono stancato di combatterli."

Kimi sospira e tracanna mezza bottiglia d'acqua in una volta.

Abbiamo passato un paio d'ore a parlare di soldi e fiducia. È un'ora di troppo. Usciamo dalla stanza per raggiungere la famiglia. Robin ci corre incontro e suggerisce il nascondino. Il cane segue il gioco.

Malesia, ottobre 2017. Ilstesso atrio dell'hotel. 'You'll Never Walk Alone' è la canzone simbolo del Liverpool Football Club. Molte persone hanno camminato al fianco di Kimi Räikkönen durante la sua carriera, ma una lo ha fatto più a lungo di chiunque altro. Lui è Mark Arnall, l'allenatore inglese di 46 anni che si prende cura di ogni esigenza del pilota durante un weekend di gara. Mark accompagna Kimi ovunque, dalla hall dell'hotel al circuito, dall'autodromo alla saletta del paddock, e da lì al rettilineo di partenza. Sta vicino alla macchina con in mano una bottiglia d'acqua e capisce dal più piccolo dei gesti ciò che Kimi vuole o di cui ha bisogno.

Questa mattina nell'atrio, Mark passa a Kimi un intruglio contenente zenzero e limone. O qualcos'altro. Kimi non ha bisogno di chiedere informazioni sugli ingredienti separati della bevanda: sa che Mark ha trovato la miscela giusta per la temperatura.

Siamo nel paddock, negli impianti della Ferrari. Mark Arnall mi guida lungo gli stretti corridoi. Ci sono persone in rosso ovunque: meccanici, ingegneri, smontagomme, il capo squadra, addetti stampa. Mi danno lunghi sguardi. Per un attimo mi chiedo cosa ci sia di sbagliato nel mio outfit, poi mi viene in mente: il colore. Tutti gli altri sono in rosso. Sono salvato dal lasciapassare appeso al collo, che mostra che sono un ospite di Kimi. Anche così, alcuni dei rossi mi guardano con sospetto: cosa stai facendo nel cuore di tutto questo? Mi è stato chiarito che non sono autorizzato a scattare foto. Capisco la loro preoccupazione quando passiamo davanti alla stanza con quattro uomini chinati su un mucchio di acciaio. È il motore di SF70, il punto cruciale di tutto. Assicuro agli ingegneri che non farò una foto, che potrei usare come base per costruire il mio motore.

Arriviamo a una porta bianca che dice "Kimi Räikkönen". Mark lo apre e dice subito che può parlare di tutto il resto, a parte i piccoli vasi bianchi. Sono segreti d'affari. L'idea del doping non mi passa per la testa, perché non c'è nessuno più attento a queste cose. Kimi non può nemmeno prendere una preparazione fredda prima che Mark abbia controllato il prodotto due volte.

"Fondamentalmente, il mio lavoro è assicurarmi che tutto sia pronto per la gara."

Mark passa attraverso tutti i dettagli essenziali della piccola stanza; ogni aspetto deve essere in ordine. Spiega le cose con la precisione di un chirurgo: 'Ci sono tre diversi elmetti. Kimi ne sceglie uno per adattarsi al tempo. Se qualcosa va storto, ad esempio se un sasso danneggia il casco durante il giro di formazione, ce n'è uno identico di scorta disponibile.'

Devono esserci tre paia di auricolari e tre paia di guanti da guida. Viene eseguito il backup di ogni elemento di backup. Mark ne tiene un paio per l'unità e i due di riserva sono necessari se i guanti si rompono o si forano. I guanti non vengono mai cambiati durante la guida a meno che non piova a dirotto e la gara non venga interrotta. Lo stesso vale per il passamontagna: se Kimi entra in garage per un motivo o per l'altro, lo attende un passamontagna asciutto. Le scarpe da guida sono protette dalla pioggia. Mark ne ha anche un paio in più nel caso le scarpe si bagnassero. Le suole umide possono scivolare sui pedali.

Per sicurezza, Arnall prende alcune medicine per la pit lane. Ad esempio, uno spray nasale, una sorta di antistaminico e farmaci antinfiammatori. Devono essere presenti due bottiglie di bevande nel caso in cui Kimi ne lasci accidentalmente una nella toilette o la dia a un ventilatore.

La lista di controllo di Mark Arnall è mozzafiato. Ho seguito le sue azioni mentre scrivevo questo libro e sono giunto alla conclusione che il titolo di 'personal trainer' non è adeguato nel suo caso. È anche un nutrizionista, uno psicologo, un massaggiatore e un amico fidato.

Non lascia nulla al caso. Segue instancabilmente le ultime ricerche per stare al passo con tutto ciò che può migliorare le prestazioni di un pilota. In Malesia e Singapore, il problema più grande è la disidratazione. Il conducente deve essere mantenuto fresco. Mark tira fuori da un cassetto una maglietta sottile e chiara, ben impacchettata all'interno di un sacchetto di plastica. Per un attimo, penso di essere nel laboratorio di un film di James Bond con Q, che si occupa di equipaggiare il servizio di spionaggio, presentando le sue ultime novità.

"Questo prodotto qui è ghiaccio liquido."

Mark stende la maglietta sul tavolo. Versa un po' del liquido bluastro che ha appena introdotto sulla maglietta, lo uniforma e ripone la maglietta nella borsa. Chiude la borsa il più strettamente possibile. Il liquido congela la maglietta in men che non si dica.

'Questo è un modo per cercare di ritardare la disidratazione. La maglietta funziona come un meccanismo di raffreddamento o mantiene Kimi fresco per trentacinque-quaranta minuti. Preparo sempre tre di queste magliette. Dobbiamo aspettare l'inizio della gara in pit lane, e la maglia mantiene fresco Kimi. Poi scende dall'auto, ascolta l'inno nazionale e chiacchiera con i meccanici. Quando va in bagno, gli sostituiamo la maglietta. In questo modo rimane fresco per circa trenta minuti dopo l'inizio della gara quando la disidratazione e il riscaldamento del corpo sono già iniziati per gli altri piloti. Per Kimi inizia solo intorno al ventesimo giro. La disidratazione

indebolisce i muscoli, rallenta le reazioni e compromette la concentrazione. Ecco perché facciamo tutto il possibile per prevenirlo.'

Mark nota la mia espressione incredula quando ascolto tutto questo ma continua a parlare con la sua incrollabile competenza. Prima della gara, Kimi riceve un drink speciale – Mark non vuole dire altro sugli ingredienti.

«Abbiamo fatto a Kimi esami del sangue e delle urine. Ci hanno fornito maggiori informazioni sugli ormoni. Cerco di aumentare i suoi livelli di adrenalina e testosterone e altri fattori associati. Uso gli amminoacidi per le regolazioni. Possiamo migliorare questi livelli un'ora e mezza prima della gara.'

Kimi non conosce il contenuto delle bevande ma si fida di Mark al 100%. Fiducia: la parola emerge costantemente quando si parla delle persone più importanti nella vita di Kimi. È tipico che non abbia letto i contratti dei suoi manager; le cose sono state concordate con una stretta di mano. Questo è il modo in cui ha trattato Mark.

Quando Kimi scende in macchina, è stato nutrito e abbeverato. Mark ha fatto la sua parte, per il momento. Il giro di formazione sta per iniziare. A questo punto, Mark ha già attraversato la pista.

Le luci rosse si spengono, le auto accelerano sul rettilineo di partenza. Mark si sente sempre teso. La tensione non è diminuita negli anni. Guarda la gara, augurando a Kimi ogni successo. Ma se viene alzata la bandiera rossa e la gara viene interrotta, si scatena l'inferno. Mark deve essere pronto con i caschi di scorta e altre attrezzature. L'interruzione di una corsa è come una tempesta di merda. I meccanici accorrono sul posto, le macchine vengono insabbiate; è caos. Il compito di Mark è andare da Kimi e calmare l'autista con la sua presenza. Se è stressato, parte della sua ansia potrebbe trasferirsi a Kimi, e questo non può essere permesso.

Mark sospira profondamente. Ricorda il tamponamento della gara precedente sul rettilineo di partenza.

'Tutto è orientato a quell'inizio e poi tutto va storto, come a Singapore. Devi guidare per 100 metri prima di una collisione, e basta. È in quel momento che penso che abbiamo fatto molta strada per questo. Kimi è molto bravo in questo. Si dimentica in fretta e va avanti. E non incolpa mai la squadra o gli altri piloti.'

Stiamo per lasciare la stanza quando la mia attenzione viene catturata da un piccolo lavabo che ricorda una vasca da bagno di plastica.

'Quando Kimi esce dalla macchina, entra nel bacino per tre o sette minuti. Ci metto del ghiaccio una decina di minuti prima che entri. Batte tutti gli altri metodi di raffreddamento.'

L'interruzione di una corsa è come una tempesta di merda. I meccanici accorrono sul posto, le macchine vengono insabbiate; è

caos. Il compito di Mark è andare da Kimi e calmare l'autista con la sua presenza.

La lezione è finita. Mark controlla che tutto sia al suo posto. Rientra per mettere le scarpe da guida di Kimi nella posizione corretta.

Abbiamo parlato di tecnologia; ora è il turno delle emozioni. Com'è essere così totalmente al servizio di qualcun altro? Mark rimane un attimo in silenzio e suggerisce una tranquilla chiacchierata nell'atrio dell'hotel.

Due ore dopo, lo stesso uomo arriva nell'atrio. In un certo senso, è un uomo completamente diverso. Si è fatto la doccia e si è cambiato dai vestiti rossi con i suoi. Ordina un bicchiere di vino rosso e si siede. La sua giornata lavorativa è stata lunga dodici ore. Ha riflettuto sulle mie domande.

'Kimi è il signor SMS. Invia messaggi brevi e chiari, senza parole superflue. Se è di cattivo umore, è di cattivo umore. Non la prendo sul personale. Lui è quello che è. Rende le cose facili. Ma quando succede qualcosa di veramente grosso, è il primo a chiamare.'

KASPERSKY

Segnare. FOTO: VISTO SAMI

"Kimi ha chiamato e ha detto che non avevo bisogno di venire al prossimo Gran Premio se non mi sentivo all'altezza."

Una pausa.

'Quando ci siamo incontrati per la prima volta, non avrei mai creduto che un giorno avrebbe avuto una famiglia. Ma ora, a pensarci bene, sembra perfettamente naturale. Certo, ha Minttu e i bambini. Quando stava per lasciare la McLaren, mi ha chiesto di accompagnarlo. È stata una decisione facile. Eravamo come una piccola famiglia: i manager Dave e Steve, Kimi ed io.'

Fiducia e famiglia. Certe parole continuano a ripetersi, dando solidità a questo libro. I loro veri significati sono nella testa delle persone, non sulla carta.

Il bicchiere di vino è vuoto; è ora di andare a letto. Mark si alza e va verso l'ascensore. Poi si ricorda che gli avevo chiesto di riassumere alcune caratteristiche dell'uomo le cui bevande energetiche saranno di nuovo il suo primo compito al mattino.

"Un cuore enorme."

FOTO: TEEMU NEVALAINEN – UPPIE DIGITAL

Kimi Räikkönen ha, innel corso della sua vita, mettere in pratica il tipo di idee che la maggior parte delle persone abbandona in fase di progettazione. La razionalità sia delle idee che della loro realizzazione può essere messa in discussione, e molti lo fanno. Kimi ha avuto i mezzi per realizzare i suoi capricci. Un meccanico compra la sua birra in un supermercato e sogna un biglietto gratis per un concerto degli Iron Maiden; un pilota di Formula 1 ordina un jet privato e si dirige in Islanda per osservare il paesaggio lunare. Vale la pena notare che Kimi è ancora appassionato di birra da supermercato in buona compagnia. Poiché il suo lavoro è strettamente programmato e controllato, è logico che i confini si siano confusi durante il suo tempo libero. A volte i confini sono scomparsi. È tutto sfuggito di mano, o, per dirla in un altro modo: l'auto è uscita di strada.

Kimi ha guidato per la sua cara vita: contro un muro, sopra un traguardo, contro un guardrail. È stato primo, secondo e penultimo. La sua vita è stata un po' casuale, il che significa che non tutto è andato secondo il copione. Nella vita tutto torna, mentre in gara sono solo i punti.

Questo capitolo visita i ricordi come se fossero una cantina scarsamente illuminata. I ricordi possono essere scuri e ammuffiti oltre che dorati. Polvere, macchie di bevande e cenere si accumulano su di esse. Alcune persone puliscono e lucidano il passato per farlo sembrare bello, qualcosa che non accadrà qui. Forse non tutti i piccoli dettagli sono stati esattamente come descritto qui, ma non sono state utilizzate matite colorate. È più esatto dire che la gomma dell'oblio ha cancellato e offuscato alcuni frammenti.

Anche chi è stato vicino a Kimi dice la sua. Questo narratore distaccato ha registrato le storie come gli sono state raccontate, non necessariamente come sono realmente accadute.

È il 2005, una gara di ciclomotori. Per sei anni Kimi ei suoi compagni erano soliti andare a Mikkeli, nella baita estiva di un certo Ville per correre sui cosiddetti ciclomotori per bambini. La gara si è svolta ad agosto e i partecipanti sono andati anche in sauna un paio di giorni. In un'occasione,

decisero di costruire una rampa sopra il loro rimorchio e usarla per entrare nel lago. Kimi ha tentato un backflip sul suo motorino ma non è riuscito. Ha abbandonato la bici a metà del volo e si è gettato nel lago. "Non lo farai sul mio motorino", dissero molti dei suoi compagni. Sul posto sono stati trovati almeno dieci ciclomotori abbandonati.

Sepi, il padre di Ville, aveva l'abitudine di visitare quella stessa cabina ogni estate per andare in sauna e fare il bagno. È capitato che fosse lì nello stesso momento. Quando entrò nella sauna, trovò un giovane seduto su una panchina. I due erano seduti lì a chiacchierare. Quando Sepi ha detto che stava andando a fare una nuotata, il giovane (Kimi) si è allarmato: 'Non per l'amor di Dio, è pieno di motorini!' Al mattino, i ragazzi hanno preso in prestito un'ancora dalla porta accanto per tirare fuori i motorini dall'acqua. "Stai zitto, stiamo pescando Kawas", disse Kimi. Tutti i ciclomotori erano Kawasaki.

Più tardi, Sepi ha detto a suo figlio Ville di aver incontrato un tipo totalmente sconvolto nella sauna. Il tipo aveva bevuto, affermando di essere un pilota di Formula 1.

È il 2008 a Singapore. Dopo la gara, Kimi ha intenzione di volare in Thailandia, dove ha comprato una casa per le vacanze. È nell'area privata dell'aeroporto di Singapore, quando pensa di avere una grande idea. Durante il controllo di sicurezza, mette il suo bagaglio sul nastro trasportatore e i funzionari si aspettano che attraversi il cancello di sicurezza. Invece, Kimi si tuffa sulla cintura dopo le sue cose. I funzionari sono infuriati. L'autista dice che voleva solo avere un'immagine dei dettagli precisi del suo corpo, la sua struttura ossea in particolare. Voleva l'immagine come souvenir. I funzionari non hanno esaudito il suo desiderio, suggerendo invece ceppi alle gambe e un duro interrogatorio.

La cerchia dei compagni di Kimi ha la sua squadra di hockey su ghiaccio, che organizza il cosiddetto Torneo del prosciutto ogni anno a dicembre. Il gruppo di una quindicina di membri gioca il torneo in uno dei seguenti luoghi: Helsinki, Espoo, Tampere, Mikkeli o Zurigo. È stato organizzato per l'undicesima volta nel 2017. I Lahti Pulicans si sono assicurati una vittoria; in tutti gli altri tornei, la banda di Kimi è andata via con la coppa. Tradizionalmente, vengono premiate solo le prestazioni peggiori. Al peggior portiere viene assegnato il premio Golden Vacuum Cleaner, mentre il pattinatore più lento riceve il tamburo del freno di un camion con pattini pieni di cemento saldati ad esso. Il giocatore più eccitabile ottiene il trofeo Iron Bar, mentre il difensore più schifoso viene premiato con la porta sul retro di una vecchia Nissan Sunny. Teemu 'Fore' Nevalainen apparteneva alla squadra all'inizio,

---

È il 2013 all'aeroporto di Helsinki. L'aereo privato noleggiato da Kimi decolla; la sua destinazione Zurigo e la sua casa. Altri passeggeri sull'aereo includono Illu Suhonen, Fore e Seba Koronoff. A metà del volo, Kimi ha un'idea: sarebbe bello vedere la luna. Non puoi volare lì, quindi l'alternativa è un paesaggio lunare. Il più vicino si trova in Islanda e chiede al capitano di volare in quel paese. Il capitano dice che l'aereo non ha abbastanza carburante, quindi deve fare rifornimento a Oslo. È abbastanza chiaro; le teste degli uomini sono tutt'altro che chiare. Seguono lo scalo, il rifornimento e l'acquisto di un maglione norvegese. Il gruppo si dirige verso l'Islanda. Quando il jet atterra a Reykjavík, Kimi vede il paesaggio lunare ed è soddisfatto di ciò a cui ha assistito. Gli uomini rimangono lì per un paio di giorni e trascorrono del tempo al centro termale Blue Lagoon.

Juha Hanski: 'Quando Kimi si propone di divertirsi, succede qualcosa ogni minuto. E parla senza sosta. Se gli piace un bar, gli piace stare a lungo. Può essere un po' buffo scoprire in seguito che siamo stati seduti nello stesso posto per quindici ore».

È il 2007 e la prima conferenza stampa di Kimi per la Ferrari. Sono quasi le dieci; non c'è traccia dell'autista. Sami Visa bussa alla porta della sua camera d'albergo. Nessuna risposta. Sami ha concordato con Mark Arnall che Kimi apparirà davanti alla stampa in tempo. Sami prende una chiave di riserva dalla reception ed entra nella stanza d'albergo. È vuoto. L'orologio del conducente è nella sauna dell'hotel, ma l'uomo no. Sami ricorda che Kimi ha passato l'intera notte a bere con un suo amico attore finlandese. Successivamente, bussa alla porta dell'attore. Il capo dei media della Ferrari guarda l'orologio e si sta scaldando sotto il colletto. La stampa internazionale è già seduta. Alla fine, la porta dell'attore si apre e Kimi si trova all'interno spogliata. Dorme, rannicchiato, coperto solo dalla giacca. Resiste a essere svegliato e non ha voglia di andare da nessuna parte. Sami gli infonde un po' di buon senso e gli applica le gocce di Visine sugli occhi. Kimi puzza di forti fumi alcolici. Alla fine, il nuovo pilota della Ferrari si presenta davanti alla stampa e dice: 'Buongiorno a tutti!' È andata abbastanza bene, ha commentato in seguito.

Steve Robertson: 'Non dimenticherò mai il viaggio con Kimi e mio padre da Maranello alla Svizzera, dove vivevamo tutti all'epoca. Era tardi e pioveva a dirotto, e da un po' di tempo pioveva forte. Kimi ha sempre voluto guidare da solo, mentre a me non piaceva neanche essere un passeggero. Ad essere onesti, non credo che Kimi creda che altre persone possano guidare. Abbiamo avuto una trazione integrale sotto di noi in questo viaggio. La strada era coperta dalle increspature dell'acqua ma non c'erano molte altre

macchine. I tergicristalli funzionavano al massimo, perché l'acqua scendeva davvero forte. Kimi aveva una strana posizione di guida; aveva regolato il sedile su un piano quasi orizzontale. Assomigliava molto alla posizione di guida della Formula 1. In effetti, la persona seduta dietro non aveva molto spazio. Kimi ha guidato a circa 200 km/h, troppo veloce alla luce delle condizioni di guida. Ero stanco morto ma non riuscivo a dormire; Mi sono aggrappato a tutto ciò che potevo, spaventato. Mio padre era lo stesso. Improvvisamente, l'auto ha iniziato a sterzare violentemente e mi sono reso conto che ruotava di 180 gradi. Ho visto la barriera di sicurezza avvicinarsi. Ci sbatteremmo contro da un momento all'altro. Mi stavo cagando, pensando che questa fosse la fine. Kimi ha salvato la situazione facendo scivolare la macchina mentre era in quella sua strana posizione di guida. Papà ed io eravamo in uno stato di shock, mentre lui rideva e andava avanti alla stessa velocità. La sensazione di sollievo quando finalmente siamo tornati a casa integri! Ma l'incidente dice anche qualcosa su un talento dato da Dio e un modo di vivere al limite. Un tipo adorabile». Improvvisamente, l'auto ha iniziato a sterzare violentemente e mi sono reso conto che ruotava di 180 gradi. Ho visto la barriera di sicurezza avvicinarsi. Ci sbatteremmo contro da un momento all'altro. Mi stavo cagando, pensando che questa fosse la fine. Kimi ha salvato la situazione facendo scivolare la macchina mentre era in quella sua strana posizione di guida. Papà ed io eravamo in uno stato di shock, mentre lui rideva e andava avanti alla stessa velocità. La sensazione di sollievo quando finalmente siamo tornati a casa integri! Ma l'incidente dice anche qualcosa su un talento dato da Dio e un modo di vivere al limite. Un tipo adorabile». Improvvisamente, l'auto ha iniziato a sterzare violentemente e mi sono reso conto che ruotava di 180 gradi. Ho visto la barriera di sicurezza avvicinarsi. Ci sbatteremmo contro da un momento all'altro. Mi stavo cagando, pensando che questa fosse la fine. Kimi ha salvato la situazione facendo scivolare la macchina mentre era in quella sua strana posizione di guida. Papà ed io eravamo in uno stato di shock, mentre lui rideva e andava avanti alla stessa velocità. La sensazione di sollievo quando finalmente siamo tornati a casa integri! Ma l'incidente dice anche qualcosa su un talento dato da Dio e un modo di vivere al limite. Un tipo adorabile». Kimi ha salvato la situazione facendo scivolare la macchina mentre era in quella sua strana posizione di guida. Papà ed io eravamo in uno stato di shock, mentre lui rideva e andava avanti alla stessa velocità. La sensazione di sollievo quando finalmente siamo tornati a casa integri! Ma l'incidente dice anche qualcosa su un talento dato da Dio e un modo di vivere al limite. Un tipo adorabile». Kimi ha salvato la situazione facendo scivolare la macchina mentre era in quella sua strana posizione di guida. Papà ed io eravamo in uno stato di shock, mentre lui rideva e andava avanti alla stessa velocità. La sensazione di sollievo quando finalmente siamo tornati a casa integri! Ma l'incidente dice anche qualcosa su un talento dato da Dio e un modo di vivere al limite. Un tipo adorabile».

Il cantante folk Irwin Goodman morì in una piazzola di sosta a Virolahti il 14 gennaio 1991 mentre tornava da un concerto a Vyborg. Kimi è un grande fan di Irwin. Ha visto il film A Ruffian's Rose (Rentun Ruusu) decine di volte. È entrato nella musica di Irwin a casa. Paula e Masa avevano l'abitudine di ascoltare i suoi dischi, e Masa spesso chiedeva a Paula di ballare quando suonava "The Ruffian's Rose". Kimi aveva nove anni quando è uscita la hit. Per rendere omaggio alla memoria del grande cantante, Kimi ei suoi compagni hanno l'abitudine di fare il pellegrinaggio alla piazzola di Virolahti. La cerimonia commemorativa non può essere definita solenne, una parola che difficilmente descrive l'atmosfera. Accendono sempre una candela accanto alla targa commemorativa in legno, e Kimi ricorda che una volta le grandi candele erano troppo vicine al legno e la targa stava per prendere fuoco. Il programma include anche una visita alla capanna estiva di un compagno locale e al piccolo pub del villaggio, dove Kimi e co. giocare a biliardo con la gente del posto. Il palo è costituito da un trattore carico di legna da ardere. Se Kimi ei suoi compagni perdono, pagano il doppio del prezzo della legna; se vincono, ottengono il legno per niente. La posta in gioco è alta per riscaldare la cabina del secondo.

Kimi spesso dimentica di essere Kimi. Un buon esempio: Uffe Tägström, il designer di caschi, e Kimi si sono fermati al semaforo di Zurigo. L'autista si chiese perché diavolo tutti stessero a bocca aperta e a bocca aperta. "Mi aspetto che sia perché questa macchina è una Enzo Ferrari e tu sei Kimi Räikkönen."

Il peggior incidente di Kimi di uscire di pista potrebbe essere stato durante la sessione di prove libere mattutine a Monza nel 2007. Ha guidato a una velocità tremenda contro una pila di pneumatici. Secondo chi gli è vicino, ha minimizzato i suoi dolori per arrivare a guidare nella gara stessa. Nel Gran Premio, il suo collo era in condizioni talmente precarie che non riusciva a tenere alta la testa durante la frenata. I suoi muscoli del collo non erano all'altezza. Kimi è arrivato terzo in gara e ha guadagnato alcuni punti vitali, cosa che è diventata chiara in retrospettiva. Ha vinto il campionato quell'anno per un punto.

È il Baar in Svizzera nel febbraio 2006. Fore, Toni, Sami e Kimi si mettono in testa di andare a sostenere la nazionale finlandese di hockey su ghiaccio alle Olimpiadi di Torino. Il dottor Aki Hintsa riesce a prenotare loro una camera d'albergo, cosa che, dopotutto, non è richiesta da Tarja Halonen,

all'epoca presidente della Finlandia. La McLaren ha ricevuto da Mercedes-Benz per i test un veicolo multiuso nuovo di zecca con trazione integrale. La monovolume, parte della Classe R, non è stata ancora varata ed è stata prestata a Kimi per poco tempo. Gli uomini partirono. Toni ha un attacco di mal d'auto e vomita sul cofano in una piazzola.

La partita ha un'atmosfera fantastica, anche perché il gruppo di Kimi ha indossato abiti da gara adatti. Il look finlandese è completato da occhiali da clown che rendono irriconoscibili i tifosi. Kimi supporta la squadra finlandese con entusiasmo e rovescia accidentalmente della birra su un omone ceco seduto più in basso. Uno scarto è evitato per un pelo. Il gruppo visita gli spogliatoi finlandesi per mostrare supporto. L'allenatore Erkka Westerlund considera sufficiente una visita.

Il gruppo riparte verso la Svizzera. A causa di una fitta tempesta di neve, l'autostrada è chiusa. Kimi ei suoi compagni spiegano alle autorità che hanno una trazione integrale e pneumatici invernali. Ottengono il permesso di andare in autostrada. Alcuni camionisti dormono nel parcheggio di una piazzola. Kimi li sveglia lanciando palle di neve alle finestre. Il suo gruppo fugge. Si siede dietro l'auto e chiacchiera senza sosta con gli uomini davanti. Considera che la console centrale è una seccatura e d'intralcio, quindi la strappa e la lancia fuori dalla finestra.

La Finlandia raggiunge la finale. Devono tornare a Torino; questa volta, noleggiano un aereo. L'atmosfera nell'aereo è fantastica. Il precedente cliente ha lasciato della polvere per il trattamento delle condizioni della pelle dei bambini. I turisti hanno un'idea e decidono di metterla in pratica. Poiché il volo è da un paese extra Schengen verso un paese dell'UE, il gruppo deve affrontare la dogana a Torino. Il doganiere osserva a lungo i passeggeri ricoperti di polvere bianca dalla testa ai piedi. Chiede da dove vengono. Kimi risponde: "Dalla Colombia".

La Svezia ha battuto la Finlandia 3-2 in finale. La banda di Kimi fa prima visita allo spogliatoio finlandese. L'atmosfera è malinconica – 'feng shui davvero scadente', opina Kimi. Il gruppo si trasferisce negli stabilimenti svedesi. C'è un tizio alla porta e Kimi gli dice di chiamare Forsberg, uno dei giocatori svedesi. Il pilota finlandese ha un taglio di capelli irochese e porta in testa il foulard ufficiale del tifoso della squadra finlandese, quindi il portiere gli lancia un'occhiata un po' sospettosa. Tuttavia, va a prendere Forsberg. 'Foppa' dà il benvenuto al gruppo di Kimi alla festa in Svezia e riceve subito qualche Budweiser. Qualcuno scatta una foto ai festaioli e la faccenda provoca un lieve clamore in Finlandia: come può Kimi celebrare il successo della Svezia? "Non è un mio problema che la Finlandia non abbia vinto".

Montreal nel 2006. Dopo la gara di Montreal, il gruppo di Kimi vola a Miami perché la prossima sarà a Indianapolis, USA. È possibile divertirsi un

po' in mezzo. Il gruppo comprende Osku, Uffe e Toni. Sono in aria, sopra il Triangolo delle Bermuda. Kimi ha un'idea: che ne dici di caduta libera a questo punto? Lo suggerisce al capitano, che è d'accordo. Uffe è andato a dormire, il portatile sulle ginocchia. L'aereo precipita in caduta libera, su e giù; ci vogliono circa dieci secondi. Uffe si capovolge e si sveglia sul soffitto.

Gli uomini noleggiano una barca a Miami e prendono il mare. Individuano l'isola di Peter Nygård. Kimi ha incontrato l'uomo d'affari ad un Gran Premio e contatta l'isola. Si scopre che il proprietario è assente e anche suo figlio è partito di recente per New York. Kimi chiama Nygård, che insiste per essere ospitale. Promette di rimandare suo figlio sull'isola per intrattenere i visitatori a sorpresa. Il figlio arriva e si unisce al gruppo. trova qui altri ebooks rb.gy/h9tyer L'isola è una straordinaria località di villeggiatura con molto da ammirare. Una delle pareti della sezione sauna è completamente in vetro. Tutto ciò che vedi attraverso di essa è acqua; il muro è condiviso dalla piscina dall'altra parte. Il resto del gruppo si siede nella sauna sorseggiando un drink quando Kimi appare improvvisamente dietro il vetro e bussa.

Paula Räikkönen: 'Per quanto ne so, i nostri ragazzi hanno perso la fase di tracannare birra al supermercato. Forse Kimi l'ha raggiunto più tardi; deve venire ad un certo punto.'

È Spa-Francorchamps nel 2002 e la sessione di qualifiche per il GP del Belgio. L'auto di Olivier Panis, il pilota della BAR-Honda, si rompe in cima al ripido tratto dell'Eau Rouge. L'auto emette un'enorme nuvola di fumo che blocca la visibilità. Kimi, proveniente da dietro, guida a tutta velocità attraverso la nuvola di fumo e conquista il primo posto in prima fila della sua carriera. Successivamente si scopre che Kimi aveva chiesto alla radio la posizione dell'auto di Panis, in modo che potesse scegliere dall'altra parte. Si è fidato della squadra per dirgli il lato giusto.

Motocross nel luglio 2007. Kimi e Juha 'Juspek' Vierimaa.

Una festa di kebab. Capodanno 2012.

Dallas, marzo 2010. Kaj Lindström e Kimi in viaggio verso Miami.

Prima del GP di Monaco 2010. Kimi e Ilari Suhonen.
FOTO: TEEMU NEVALAINEN – UPPIE DIGITAL

Uffe Tägström: 'Non potrà mai inchinarsi a nessuno. Mai.'

Steve Robertson: 'La Sauber voleva che Kimi dedicasse mezza giornata ad assicurarsi di conoscere tutte le funzioni del volante prima del decisivo test drive. Se non li padroneggi completamente, puoi rompere il motore e questa è la fine del test. Kimi ha impiegato mezz'ora per comprendere tutti i pulsanti della ruota e le loro funzioni».

Juha Hanski: 'Prendere quel pick-up è una storia a sé stante. Se ricordo bene, ho detto a Kimi che in rete era in vendita un'auto fantastica. E Kimi aveva guardato lo stesso veicolo. Che diavolo? abbiamo pensato. Forse dovremmo provarci? Il prezzo si aggirava intorno ai 10.000 euro. Non avevamo contanti ed era sabato. Ho telefonato a un amico, Laamanen, che possedeva un

deposito di rottami e aveva sempre contanti. Ho chiesto se poteva prestarcene un po'. Aveva i soldi e li ha prestati. Ho mercanteggiato come un inferno e ho telefonato un sacco di volte al venditore del camion dicendo che non avevamo più soldi, che il prezzo doveva scendere. Penso di aver ottenuto € 4.000 di sconto sul costo. Quando siamo scesi dalla macchina e il venditore ha visto Kimi, la sua espressione ha parlato molto: stai dicendo che non hai più soldi?'

Kaskisaari a Helsinki nel 2006. È notte. L'amico di Kimi, Sami Visa, dorme nella casa dell'autista in città. È stato concordato che Sami possa utilizzare temporaneamente il posto a causa della sua situazione eccezionale. Sami viene svegliato da un forte fracasso e si alza per indagare. Un gruppo di uomini sconosciuti, trasandati e con i capelli lunghi è arrivato in uno stato avanzato di ubriachezza. Uno di loro indossa il casco di Kimi. Fortunatamente, Sami vede anche il proprietario della casa al piano di sotto. Si scopre che i rocker sono i Guns N' Roses, meno Axl Rose, che passa la notte all'Hotel Kämp. Sami si calma quando Kimi dice che ha invitato la band per uno spuntino a tarda notte perché gli uomini hanno un altro concerto il giorno dopo e hanno bisogno di rilassarsi. Kimi ha conosciuto Axl Rose quando il cantante dei Guns N' Roses è venuto a salutarlo al GP di Gran Bretagna a Silverstone. Stasera 'Akseli' non viene a Kaskisaari perché non si sente bene. Gli altri rocker restano fino al pomeriggio successivo, quando partono per prepararsi al concerto della sera.

Levi nella Lapponia finlandese nel 2003. La scena è la capanna di Jukka Jalonen, un compagno di Kimi. Il pilota ha portato i meccanici inglesi e gli smontagomme della McLaren, oltre a un ingegnere e il suo personal trainer, in Finlandia per dare un'occhiata all'inverno. I presenti includono Marc 'Elvis' Priestley, 'Gearbox-Philly', Long-John, Marcus Prosser (tutti i meccanici), Chris Thompson (ingegnere), Mark Arnall (allenatore), Toni Vilander e Uffe Tägström. Gli uomini vanno in sauna, bevono e si allenano con lo slittino. C'è una gara di bevute e le squadre sono distinte: Finlandia vs Inghilterra. Gli inglesi sono disattenti nella sauna e al freddo. Uno di loro inciampa contro la stufa, bruciandosi le natiche. Mark Arnall trova della crema per il suo didietro. Poi si rendono conto che non possono vedere Chris Thompson da nessuna parte. Cercano in alto e in basso e alla fine lo trovano nella neve, congelato. È stato portato dentro, si è riscaldato e si riprende abbastanza bene da ricominciare a bere. Non è chiaro dove fosse diretto Thompson, se avrebbe fatto una pisciata o si sarebbe tuffato nel vicino fiume, Ounasjoki.

Ad un certo punto della serata, Kimi vede una familiare tuta da salto con gli sci in una teca di vetro sul muro. È la tuta Calgary di Matti Nykänen, vincitore di diverse gare di salto con gli sci alle Olimpiadi invernali. Tira giù

il vestito e lo indossa. Sembra della taglia giusta; l'atmosfera nella stanza si illumina. Tutto ciò di cui ha bisogno è un salto con gli sci per decollare. Ci vuole solo un po' di organizzazione. Raccoglie tutti i cuscini e li dispone con cura in un pendio di atterraggio. Sale in galleria, si concentra e decolla. Il volo del primo salto lascia a desiderare ma l'atterraggio è praticamente impeccabile. Lo fa di nuovo. Uffe tira fuori la sua macchina fotografica e registra i salti. Gli spettatori sono soddisfatti delle esibizioni. Tutte le parti del pacchetto di salto con gli sci sono tenute insieme; Il volo di Kimi è calmo e perfettamente eseguito.

La mattina dopo Kimi non si trova da nessuna parte. Gli uomini telefonano al proprietario della capanna e cercano in giro, ma senza successo. Alla fine, capita che qualcuno apra la porta del grande stenditoio nel corridoio. Kimi è nell'armadio, profondamente addormentato. Quando si sveglia, spiega che è riuscito a bagnare la tuta nel corso della serata e che ha dovuto asciugarla. Ha impostato il controllo della temperatura dell'armadio a 45 ° C per dieci ore e si è addormentato. In questo modo, sia l'uomo che l'abito si sono completamente asciugati e l'indumento potrebbe essere riposto nella teca di vetro.

Questa è la storiadi un periodo che ora sembra lontano, sebbene fosse solo pochi anni fa. Kimi non vive più così, anche se una volta lo faceva.

Se questo fosse un film, sarebbe introdotto nel modo seguente. Le star: Kimi Räikkönen, pilota di F1, e Kimmo 'Piki' Pikkarainen, giocatore di hockey su ghiaccio. Attori non protagonisti: il principe del Bahrain, vari tipi finlandesi. La trama: Confusa. Il genere: Non identificabile. Fotografia: telecamera a mano. Produzione: Regno del Bahrain e autofinanziamento o Backpocket plc. L'azione si svolge in Italia, Bahrain, Svizzera e Finlandia.

Tutto inizia a Milano, dove Piki Pikkarainen gioca la sua ultima partita nella squadra rossoblu di Milano. Piki invia un sms a Kimi in Svizzera, suggerendogli di andare a trovare l'autista perché le partite sono finite. Va bene per Kimi. Piki si reca in Svizzera. Il padrone di casa è ancora sulla via del ritorno dal Gran Premio della Cina, ma Jenni è lì. Quando Piki si sveglia al mattino, l'autista è arrivato e dice che ha tolto del tabacco al suo ospite durante la notte. Jenni parte per il maneggio. Il matrimonio è già fallito.

Il GP del Bahrain aspetta ma c'è ancora tempo per un po' di relax. Nella prima parte della settimana, Kimi e Piki giocano a badminton, vanno in sauna e cuociono le pizze. Nulla fa presagire gli eventi futuri.

Piki dice che la prossima volta volerà in Finlandia: la stagione è finita e sarebbe bello rivedere le vecchie conoscenze. Kimi suggerisce a Piki di venire con lui in Bahrain. Il suo compagno esita ma è d'accordo; può sempre andare in Finlandia un po' più tardi. Gérard López, il proprietario del team Lotus, prende i giovani e volano insieme in Bahrain. A destinazione, sulla strada per l'hotel, vedono delle gomme in fiamme. Qualcuno dice che i disordini in corso potrebbero creare problemi per il Gran Premio; i manifestanti chiedono l'abdicazione del re sunnita del paese. I problemi non si concretizzano.

Gérard López promette che, se la squadra salirà finalmente sul podio, impiegherà immediatamente Piki come mascotte ufficiale della squadra. La qualificazione è un disastro. Kimi è undicesimo, ma liquida la questione dicendo che era tra i primi venti, ha risparmiato le gomme e ha un buon piano per la gara stessa.

Il giorno della gara, Kimi guida alla grande e arriva secondo. Terzo il suo compagno di squadra Romain Grosjean. Nelle fasi finali, Kimi ha quasi raggiunto Sebastian Vettel, ma non gli rimangono abbastanza giri per vincere. È stato comunque un bel risultato per la squadra, motivo di festa. Kimi e Piki iniziano bene bevendo in hotel, facendo tintinnare i bicchieri, riempiendoli. David Coulthard passa per caso e chiede se i due stanno andando alla festa del Principe del Bahrain. Kimi esita; pensa che la festa potrebbe essere un po' umida. David pensa che dovrebbero assolutamente andare, e così fanno.

Le sale per banchetti del Principe del Bahrain e la festa offerta sono splendide: piscine, buon cibo, alcol rinfrescante. Piki chiacchiera con uno sconosciuto. Chiede cosa fa l'uomo per vivere e da dove viene. Lo straniero allarga le mani e dice che questo è da dove viene e questo è il suo palazzo. Il principe ha scambiato i suoi vestiti ufficiali con jeans e maglietta. Piki è imbarazzato ma solo per un secondo perché si sta godendo così tanto il suo drink.

Le sale per banchetti del Principe del Bahrain e la festa offerta sono splendide: piscine, buon cibo, alcol rinfrescante.

Ad un certo punto, Kimi e Piki hanno intenzione di tornare in hotel perché dovrebbero volare in mattinata alla capitale del Qatar Doha con López, e da lì a casa in Svizzera. Kimi dice che andrà a pisciare; il bagno è dietro la piscina. Piki riceve il messaggio e alza il bicchiere. Non c'è segno che Kimi torni. Piki comincia a sentirsi a disagio; si sente fuori posto alla festa elegante. Va in cerca del suo amico ma non lo vede. Improvvisamente, Piki sente un tonfo nelle vicinanze. È sorpreso: sicuramente nessuno a un banchetto di così alto profilo si sognerebbe di tuffarsi in piscina? Si avvicina al bordo per dare un'occhiata, ma non c'è nessuno. Non può fare altro che tornare al tavolo e aspettare.

Alla fine Kimi torna, saturo, e sbatte sul tavolo il suo cellulare fradicio. Piki chiede cosa sia successo. Kimi mormora parole vaghe su un tizio che lo spinge in piscina dopo una discussione.

Il Principe del Bahrain, noto come un convinto fan di Kimi, arriva sulla scena. Kimi racconta la sua versione dell'episodio umido. Il principe fa schioccare le dita e davanti a lui compaiono uomini fidati. Chiede loro di trovare il colpevole e, abbastanza presto, i sospetti vengono portati davanti a lui. Ognuno di loro nega di aver spinto il pilota in piscina. Passano alcuni minuti. Poi arriva qualcuno e confessa, e il principe espelle l'uomo dalla festa. Il figlio del principe, di circa vent'anni, supplica il padre di non cacciare l'amico. Il principe dice a suo figlio di andare anche lui. E, infine, per mostrare il suo apprezzamento per Kimi, salta, completamente vestito,

nella vicina piscina, poi esce e sbatte il suo cellulare inzuppato sul tavolo accanto a quello di Kimi. Sono finiti.

Il lieto fine dell'escursione di nuoto deve essere celebrato con qualche drink esotico. Poi Kimi e Piki vengono riportati con i piedi per terra. Sono le cinque del mattino e il volo per Doha parte alle otto. Il principe è sbalordito e ritiene che non ci siano buone ragioni per scappare nel bel mezzo di una bella festa. Dice che manderà il suo aereo privato all'aeroporto per le due del pomeriggio. "Ci volerai in Svizzera e continuerai a festeggiare a palazzo." Kimi e Piki si guardano e approvano l'accordo. Il principe fa schioccare le dita e chiede al subordinato che risponde al clic di assicurarsi che l'aereo e l'equipaggio siano all'aeroporto.

Gli uomini alzano i calici per il riuscito cambio di aeroplani. Kimi e Piki tornano in albergo alle nove, fanno un pisolino e poi si dirigono verso l'aeroporto. La dodici posti privata promessa dal principe è giunta sulla scena, e gli uomini stanchi salgono. Il viaggio di ritorno in Svizzera può iniziare. Kimi si addormenta all'istante.

L'aereo lascia gli uomini all'aeroporto di Zurigo e torna indietro, vuoto. Kimi e Piki si chiedono se questo non possa essere definito uno spreco e prendono un taxi per tornare a casa. È un buon posto per continuare a bere e chiacchierare. Piki non ha fretta di andare da nessuna parte – nessuno lo chiama, soprattutto ora che anche il suo cellulare è kaput.

I giorni si susseguono: uno, due, tre. Giorni caldi e belli, uno molto simile all'altro, che si fondono con le notti. In uno di questi giorni – gli uomini non ricordano più il momento esatto – guardano un videoclip della routine di riscaldamento del calciatore Diego Maradona. Era una festa per i loro occhi. Come si può rendere una palla parte del proprio corpo? Come mai la palla e l'uomo formano un'alleanza così bella? Gli amici hanno un'idea.

Ottengono una palla, decidendo di imitare Maradona. Quando sei alticcio, puoi imitare chiunque. Piki, un attaccante, cerca di scheggiare la palla in passato Kimi, il portiere. Kimi gli strappa il pallone e cade dalla sua parte, proprio come il poliedrico attore Vesa-Matti Loiri, che ammira moltissimo. Qualcosa fa male. Piki non è subito convinto dal gemito e accusa il suo amico di recitare per le telecamere. Kimi no: si è storto una caviglia; sta iniziando a gonfiarsi. I test, che dovrebbero iniziare tra pochi giorni alla Lotus, iniziano a sembrare improbabili. E non poteva dire a Lotus tutta la verità sul modo in cui aveva subito l'infortunio.

La sua caviglia è nera come il corvino ma il suo umore è alto: non c'è bisogno di partecipare ai test della Lotus, così può continuare a bere nonostante un leggero impedimento fisico. Kimi ricorda che, da qualche parte in casa, ha un carrello portabagagli del tipo usato dai fattorini negli hotel. È adatto, in questo caso, al trasporto di una persona. Piki spinge Kimi in giro nel trolley dorato.

Il gonfiore della caviglia diminuisce, ma l'ubriachezza non svanisce. A Kimi viene in mente di visitare la Finlandia, quella terra fredda e lontana.

Ci vivono persone che ama e si avvicinano i festeggiamenti primaverili del 1° maggio. Andiamo allora.

La sua caviglia è nera come il corvino ma il suo umore è alto: non c'è bisogno di partecipare ai test della Lotus, così può continuare a bere nonostante un leggero impedimento fisico.

Gli amici dicono di aver provato a contattare la coppia senza successo. Kimi e Piki mettono in luce le ragioni del loro silenzio: un cellulare è bagnato e l'altro rotto.

Bevono qualche drink in onore della primavera e dell'amicizia. Ne hanno qualcuna in più e ad un certo punto si rendono conto che l'intero fine settimana si è trasformato in una lunga notte. Poi è la vigilia del primo maggio, il vero giorno di festa. Kimi, Piki e gli amici si sono evoluti in un gruppo più grande, che si è trasferito nell'officina meccanica di Kuru Road a Espoo. Il piano superiore ospita la sauna e il bar di Kimi, dove possono fare ciò che vogliono: addio mondo crudele. Per il Primo Maggio, si dirigono al cottage estivo di Kimi a Porkkalanniemi.

I giorni oscillano e ondeggiano; le notti strisciano.

Il discorso diventa stantio, le idee si prosciugano.

È necessario un cambio di scenario. Hanno avuto l'idea di andare al buon vecchio Kannunkulma, un bar nel centro di Espoo. Jukka Poika offre l'intrattenimento. È il 3 maggio. "Giorno numero dodici", dice qualcuno. Kimi e Piki sono sconvolti: bevono ormai da dodici giorni. Non vale la pena pensarci; devono guardare avanti. La musica di Jukka Poika è nello stile del reggae; orecchiabile, oscillante. Assomiglia al mondo nebbioso dentro le loro teste, un mondo che sta iniziando a perdere il suo ritmo.

Kimi fa notare che sarà mercoledì dopodomani. Il Gran Premio di Barcellona inizierà giovedì, quindi mercoledì deve partire per Barcellona. Questo è tra due giorni; l'alcol scompare dal tuo sistema in due giorni, vero? Una pausa di tre settimane dalla guida non significa nulla, vero?

Mercoledì, Kimi viene accompagnato all'aeroporto dai suoi compagni. Scambia la bottiglia con il volante, che gli sta in mano come una vecchia abitudine. La pista è familiare, la velocità è la sua seconda natura. Kimi è terzo al Gran Premio di Barcellona.

"Voglio solo augurare una buona festa della mamma a tutte le mamme", dice Kimi alla conferenza stampa.

FOTO: RISTO MUST

Mezza estate 2013, Porkkalanniemi. Kimi's il cottage estivo è pieno di festaioli: giovani adulti, amici e conoscenti di conoscenti.

Gli occhi di Kimi e Minttu si incontrano. Si conoscono ma non si conoscono. Si sono conosciuti due anni fa a una festa simile. Minttu aveva allora una relazione; Kimi era sposato. Ora Kimi è separato e Minttu è single.

Tutte le porte sono aperte e chiuse. Minttu non riesce a immaginare di innamorarsi di un uomo con la reputazione di essere imprudente, soprattutto ora che vive a casa sua, certa di non volere nessun tipo di relazione stabile per un po'. Ma Minttu arriva a vedere che le piace molto stare con Kimi; sarebbe un buon amico. Non un amante, però, perché è convinta che innamorarsi di un uomo così avventato finirebbe solo in lacrime.

La festa continua. Kimi e Minttu rimangono con l'impronta di un ricordo.

Dopo la mezza estate, è il turno della gara di Silverstone. Bere pesante fa tremare il corpo del conducente; la sua mente è fragile. Kimi e Sami Visa volano in Inghilterra. Visa ha interessi congiunti in un affare di cappelli da baseball con Lotus e prevede anche di chiedere alla squadra gli stipendi mancanti di Kimi. Non si materializzano.

È stato concordato che Kimi guiderà le auto sportive della Lotus in occasione di un evento promozionale in un vecchio aeroporto vicino alla fabbrica. È una sistemazione ideale per il pilota che soffre di una sbornia. Kimi guida e suda i vecchi depositi di alcol dal suo corpo. L'autista fradicio scende dall'auto, soddisfatto: è di nuovo in sella, tutto l'alcol è sparito senza lasciare traccia. Sami è allo stesso tempo divertito e inorridito.

Kimi è settimo in gara. Il prossimo Gran Premio si svolgerà sul circuito del Nürburgring in Germania. Kimi è quarto. Una gara sostanzialmente buona; nessun ricordo particolare. E non c'è spazio per nient'altro nella sua mente perché è occupata da Minttu, una hostess di Flybe, che ha la sua vita con un lavoro e una casa in Mannerheim Road, nel centro di Helsinki.

Kimi torna in Finlandia inquieto; lui è così da un po' di tempo.

Amici e conoscenti sono preoccupati per la sua situazione. Qualcosa non va, anche se il suo lavoro all'interno dell'auto sta andando bene.

Il telefono di Minttu squilla a metà luglio. Kimi la invita nel suo cottage a Porkkalanniemi. È colta alla sprovvista e chiede se ci sono altre persone in giro. È abituata a vedere Kimi circondata da festaioli. Non c'è nessun altro qui, questa è la risposta. Lei esita, lui la blandisce. Minttu si arrende, anche se è un po' ansiosa.

Il 18 luglio, Kimi scrive al suo amico Piki: "Rischio e porto Minttu al cottage".

E Minttu va al cottage con conseguenze fatali e bellissime.

Kimi è fragile e spaventata. Si sente in preda al panico e chiede a Minttu di venire a sostenerlo in Ungheria.

Le feste estive continuano ma qualcosa è finito: la mancanza di uno scopo, la ricerca, l'incertezza. Adesso è tutto certo, o quasi.

L'autista con i postumi della sbornia arriva secondo, qualcosa da festeggiare. Contemporaneamente sono in corso trattative con la Ferrari, e lui è con Minttu. Non sono ancora un oggetto ma è successo qualcosa. Kimi le chiede di restare ancora un po'. In questa fase non sa che questa sarà la sua ultima sessione di binge drinking.

Il gruppo torna dall'Ungheria in vena di festa e riprende da dove si era interrotto: continua a bere. La folla di Kimi e Minttu gioca a minigolf e viene menzionata in una colonna di gossip. L'immagine è sfocata, come tendono ad essere queste foto. Minttu indossa la felpa del figlio di Piki; ha improvvisamente sentito il freddo. Kimi ha in mano una lattina. La futura coppia viene catturata con un obiettivo lungo da dietro un cespuglio.

Continuano a festeggiare come se quell'estate fosse l'ultima. Kimi dovrebbe ormai aver firmato il contratto con la Ferrari, ma alcuni dettagli devono ancora essere chiariti. Decidono di andare ad Hanko, all'evento Poker Run. Kimi vuole che Minttu venga anche se la compagnia è rumorosa e dominata dagli uomini. Lei è d'accordo. Prendono in prestito la barca di Teemu Selänne, ma c'è un'altra cosa da sistemare: una guardia del corpo. Vengono chiamati dei conoscenti e si inventano un uomo corpulento per un paio di migliaia di euro. Allora possono navigare.

Il telefono di Kimi squilla mentre è nell'arcipelago. Riguarda il contratto Ferrari. Fa una breve chiacchierata e annuncia al gruppo che il contratto è concluso; non c'è più bisogno di preoccuparsene. Getta il telefono in mare.

Novembre 2017 a Baar, Svizzera. Robin, sotto i tre anni, si scherza con suo padre in soggiorno; Rianna, di sei mesi, dorme. Minttu ed io sediamo nel silenzio di una stanza laterale. Ricorda l'estate del 2013, uno dei punti di svolta della sua vita. Fu un'estate strana, sconnessa, che si trasformò in un tranquillo autunno.

'Sono contento di aver incontrato Kimi quando l'ho fatto, non quando aveva circa vent'anni. Che ha superato quella fase. Anch'io ho fatto cose

stupide nella mia vita; fatto la mia parte di feste e bevute. E possiamo ancora festeggiare, ma non come prima. Se non hai fatto o sperimentato nulla, puoi perdere la trama quando avrai quaranta o cinquant'anni. Ho passato abbastanza tempo nei bar; So com'è.'

L'immagine di Kimi di Minttu era sgranata e disordinata; è un'immagine che la maggior parte delle persone condivide. L'immagine non è falsa ma così in bianco e nero che fa male agli occhi.

'Naturalmente, in un primo momento la mia opinione è stata influenzata dal fatto che conoscevo Kimi solo da notizie di stampa. Poi ho cominciato a vedere com'era con i suoi più cari. E la prima cosa che mi ha colpito è stato il suo senso dell'umorismo. Ho passato giorni a ridere delle sue storie. E l'altra cosa era il modo in cui trattava le persone a lui vicine. Ci sono state molte occasioni in cui ha aiutato i suoi amici».

Novembre 2017 a Kraphovi, un ristorante a Tuusula. Mi siedo di fronte a Kimmo Virtanen, un finanziere in pensione di sessantatré anni. È il padre di Minttu e il suocero di Kimi. La scelta del marito da parte di sua figlia è stata una grande sorpresa per lui come lo è stata per tutti gli altri. All'inizio, Minttu era cauto, descrivendo Kimi come un'amica. Questo è ciò che ha creduto per molto tempo fino a quando lei ha ammesso di uscire con l'autista.

'All'inizio ho provato emozioni contrastanti, abbastanza naturalmente. Soprattutto perché seguo la F1 e so abbastanza di questo sport e di Kimi. Ma l'immagine pubblica si è presto sgretolata quando ho incontrato l'uomo».

Kimmo ricorda vividamente il suo primo incontro con il pilota da corsa: 'Sono venuti a casa mia a Tuusula nell'autunno 2013. Minttu aveva una piccola Fiat e aveva bisogno di pneumatici invernali. Ho detto loro di portare con sé le gomme. Kimi non era molto loquace ma era estremamente educato. Poi abbiamo iniziato a chattare come si deve, grazie a lui. Ha detto, dopo il caffè, andiamo a cambiare quelle gomme. Ho detto che stava piovendo; Posso portarli a Teboil. Kimi ha detto di no, andremo a cambiarli insieme.'

Novembre 2017 a Baar, Svizzera. Minttu è andato da Rianna, che si è svegliata dal suo pisolino. Kimi è sdraiata sul divano, cercando di rispondere alla domanda che nel corso della storia è stata posta alle coppie sposate un miliardo di volte in tutto il mondo. "Cosa c'era di così attraente in lei?"

'Non posso davvero dire quale singola cosa sia alla base dell'attrazione. Ci siamo sempre piaciuti e abbiamo trovato facile parlare. E, naturalmente, è piacevole alla vista».

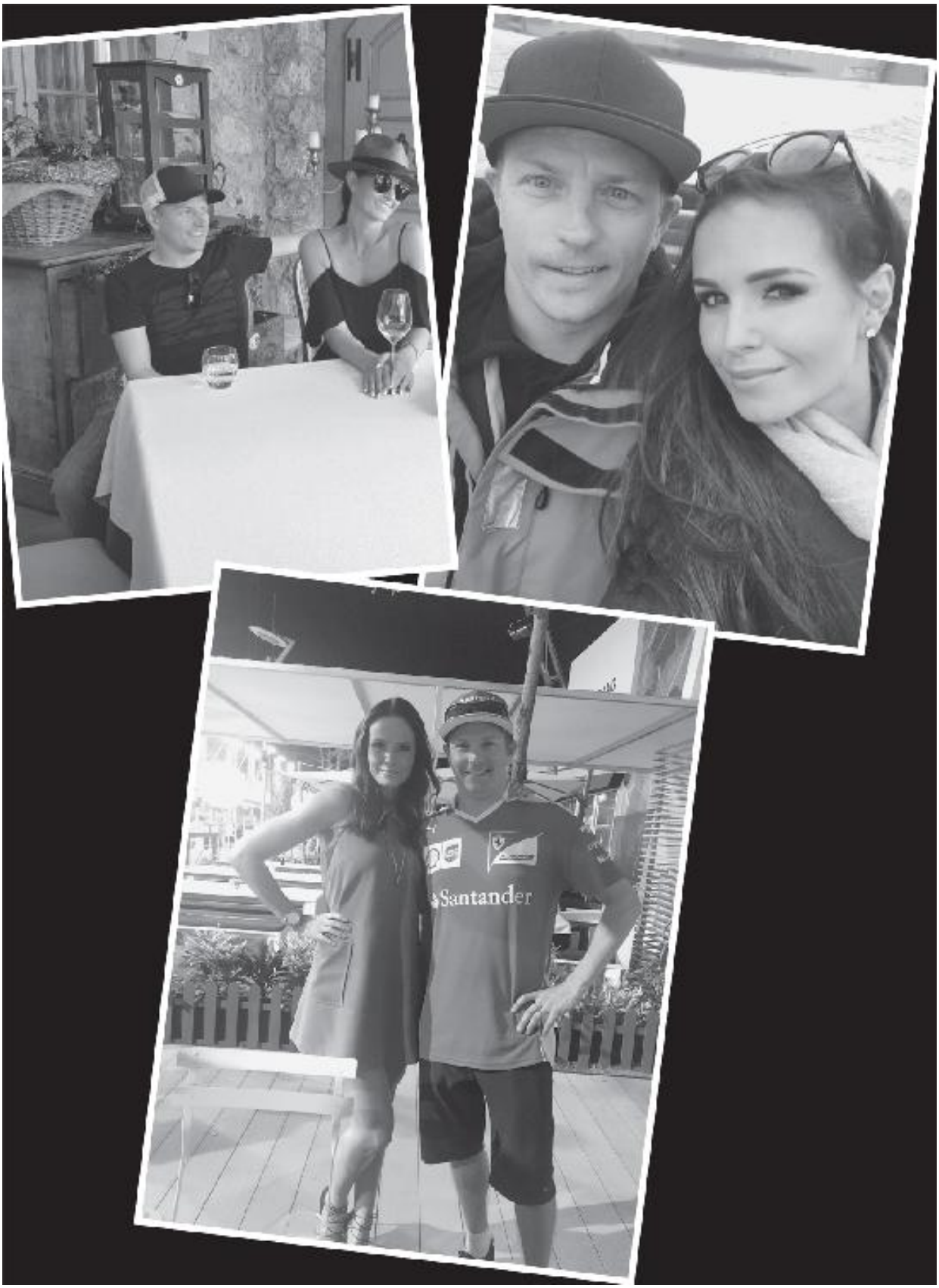
Kimi canticchia, esita, cambia posizione e cerca le parole giuste.

'Non posso davvero dire quale singola cosa sia alla base dell'attrazione. Ci siamo sempre piaciuti e abbiamo trovato facile parlare. E, naturalmente, è piacevole alla vista. Quando ho visto per la prima volta Minttu, indossava

pantaloncini di jeans attillati. Ho detto "un po' di culo". È diventata una specie di scherzo permanente e uso ancora quell'espressione, trasformata in una parola: stronzo».

Kimi è divertito ma è possibile che non tutti i lettori si sentano allo stesso modo. Intuisco dalla sua espressione che avrebbe potuto dire qualcos'altro al primo incontro.

Il suo viso si fa serio.


Santander

Siamo nella stessa stanza il giorno dopo. Minttu continua a ricordare e ricorda i rapidi progressi della loro relazione nell'autunno del 2013.

'Dopo quell'estate, è diventato più serio. Non ha senso combatterlo. E poi è successo tutto molto velocemente. Non ho bisogno del mio spazio tutto il tempo, e nemmeno Kimi. Facciamo molte cose insieme; facciamo tutto insieme. Nessuno di noi due sente che l'altro dovrebbe andare via per un po'. Mi fa sempre sentire che è bello che io sia lì. Ne sono rimasto colpito. Se confronto Kimi con tutte le mie precedenti relazioni, questo è ciò che lo rende diverso da ogni uomo che conosco. Intendo il modo in cui Kimi presta attenzione. Non mi sentivo dopo alcuni mesi di essere data per scontata. Mostra ogni giorno che ci apparteniamo.'

In estate, tutto era poco chiaro; entro l'autunno era chiaro. Minttu si trasferì a Kaskisaari e continuò a lavorare normalmente. Ha vissuto da sola durante i periodi in cui Kimi era via a fare il suo lavoro, in giro per il mondo. Voleva che Minttu smettesse di lavorare, in modo che potessero trascorrere più tempo insieme.

E poi è stata Rianna. Molto è stato stipato in quattro anni. E anche qualcosa si è perso: la madre di Minttu è morta nel 2006, il padre di Kimi nel 2010. La coppia ha incontrato la morte e ha creato la vita. E sono simili sotto molti aspetti. Se ne è accorto anche il padre di Minttu, Kimmo: 'Minttu è deciso e competitivo; ha sempre voluto essere nella squadra vincente. Ha ereditato da me la sua voglia di vincere. A lei ea Kimi piacciono le cose simili».

Kimi si sdraia sul divano, pensando a Minttu:

'C'è qualcosa che non va se non c'è mai un cruciverba. Anche lei è testarda, e se c'è un litigio, siamo in due uguali. È un bene che sia severa, non prepotente ma severa; lei non è uno zerbino. Devi essere un po' severo con me, è l'unico modo. Un carattere focoso è buono. È attraente. La vita non è degna di essere vissuta se niente importa.'

Queste sono le parole di un uomo che un tempo conduceva il tipo di vita in cui nulla contava molto.

'Il mio polso è il mioproprietà. Non appartiene alla FIA.'

Un sensore progettato per la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), l'organo di governo dello sport, è incorporato nel mignolo del guanto da guida sinistro di Kimi. Il sensore misura il livello di ossigeno, il polso e altri dati importanti sul corpo del conducente. La FIA voleva che il polso di tutti i piloti fosse mostrato agli spettatori durante tutta la gara, ma i piloti non erano d'accordo. Il polso è di proprietà del conducente; il suo cuore gli appartiene.

Il sensore non è stato originariamente sviluppato come fonte di intrattenimento per gli spettatori, ma per aiutare in situazioni di crisi. Se un'auto viene schiacciata in una collisione o in uscita di pista, il pilota è inaccessibile e non può essere contattato via radio. I medici possono quindi, tramite il sensore, controllare le condizioni del conducente e decidere se l'auto deve essere sollevata immediatamente.

"Non è così alto per un veterano, ma potrebbero essere stati 200 quando ero più giovane", dice Kimi con un sorriso. 'Non credo che diventi molto alto durante una gara.'

L'umorismo secco come la polvere di Kimi disinnesca gli elementi drammatici di questo sport, ma è un dato di fatto che il polso di un pilota fluttua selvaggiamente. Ma che dire del polso dei suoi fan accaniti, della sua amata o di sua madre?

I cuori vanno in overdrive in tutto il mondo quando la Formula 1 inizia il suo weekend di gara. Nel 2017, lo sport è stato seguito da circa 350 milioni di persone tramite TV e altre piattaforme oltre agli oltre quattro milioni di fan che hanno effettivamente assistito alle gare. In Finlandia, ogni Gran Premio è seguito da circa 300.000 persone. Lo spettro degli appassionati spazia dai fanatici agli osservatori analitici, che seguono ogni pratica, qualifica e gara e conoscono tempi e strategie del settore.

Petri Vaulamo, il 48enne direttore delle vendite della Toyota Kaivoksela, è un fan dell'analisi. Nel suo caso, essere analitici non significa calma; al contrario: lui sperimenta ogni weekend di gara attraverso Kimi se il pilota vince o perde. Vaulamo si differenzia da un appassionato tifoso in quanto

segue lo sport con una precisione da ingegnere. La famiglia di quattro persone si è adattata all'assenza dell'uomo durante i fine settimana di gara, anche se è seduto davanti a un televisore da 55 pollici nella sua sala da pranzo a Klaukkala. Il suo corpo è presente ma la sua mente è da qualche parte laggiù, all'angolo del settore tre o sul rettilineo principale, nella macchina di Kimi.

'Se un weekend di gara è all'orizzonte, cambio già nella prima parte della settimana. I miei pensieri vanno al prossimo Gran Premio. Lo seguo spesso con mio fratello Mika. Partecipo a una gara un paio di volte in una stagione, non di più perché i viaggi durano facilmente quattro o cinque giorni.'

Incontro con Vaulamo dopo lo sfortunato Gran Premio del Bahrain. La catastrofica gara si è conclusa con Francesco Cigarini, lo smontagomme della Ferrari, investito dalla ruota posteriore sinistra di Kimi durante un pit stop fallito. L'uomo è stato portato d'urgenza in ospedale. La sua operazione è andata bene; sta recuperando bene.

Anche Petri Vaulamo sta recuperando perché il Gran Premio di Shanghai è tra una settimana. Lo sta già aspettando. È così che cerca sempre di affrontare ogni brutta gara.

«Mi sono sentito male per tutta la domenica sera. Ma la vita va avanti. Mia moglie ha dovuto rimproverarmi: sono uscito con qualche parolaccia. Mi alzo e mi calmo di nuovo abbastanza velocemente. Questa è la mia personalità: su e giù. Per noi era una gara serale, tra le nove e le dieci. Se fosse finito alle tre del pomeriggio, il periodo di lutto sarebbe stato molto più lungo».

'Seguo da vicino molti dettagli: tempi di settore, mescole degli pneumatici, tempi sul giro, decimi di secondo, alcune curve, errori di guida. Cerco anche di capire se un pilota è in grado di gestire meglio lo stesso posto nel giro successivo. I recenti sviluppi tecnologici mi permettono di vedere molte cose contemporaneamente.'

Il posto di lavoro di Vaulamo contiene altri fan della Formula 1. 'Sì, festeggiamo qui se c'è stata una vittoria. Ha un grande impatto. È un po' uno scherzo, ma ti sto dicendo che vale la pena venire a comprare un'auto il lunedì dopo un weekend di gara di successo.'

Accetta di accendere il cardiofrequenzimetro per tutta la durata del Gran Premio di Cina. Mi interessa l'emozione misurata con mezzi tecnologici.

Le luci verdi si accendono; Stimo il polso di Kimi intorno ai 130. Poi c'è la prima curva e il suo polso sale a 170–80. L'istinto prende il sopravvento sul pensiero e si traduce in movimento. Le ruote delle auto quasi si toccano; il più piccolo degli errori spinge il pilota fuori pista. Il suo corpo prende il sopravvento sulla sua mente e il suo battito accelera a 180 durante la corsa alla prima curva. Kimi parte meglio, Sebastian Vettel blocca la traiettoria e Kimi deve cedere. Valtteri Bottas e Max Verstappen riescono a passare. Non abbiamo dati precisi sul polso di Kimi, o su quanto si senta incazzato.

Siamo a Klaukkala, in Finlandia, guardando la frequenza cardiaca di Vaulamo. Solo mezz'ora fa il suo battito normale era 70. Alla prima curva sale quasi a 100. Vaulamo si distrae, la depressione prende il sopravvento. Kimi è ora quarto. La sua qualifica è stata brillante; per tutto l'inizio della stagione, è stato più veloce di Sebastian Vettel. Anche così, ora è quarto. La domanda è: la corsa diventerà una processione? Sicuramente la squadra non si aspetta che Kimi faccia il lavoro sporco per conto di Vettel? Le auto si mettono in coda. è tutto perso?

A Baar in Svizzera, il polso di Minttu Räikkönen raggiunge il valore massimo per una persona in forma; il suo cervello è in fiamme. Salta giù dal divano e spegne la TV. La razza di suo marito è rovinata; quello era quello. Minttu ha voglia di inviare un messaggio al management della Ferrari per dire loro cosa pensa delle azioni di Sebastian Vettel alla fine del rettilineo di partenza. Cerca di calmarsi, impossibile per una persona competitiva. Guarda la gara attraverso gli occhiali color Kimi.

A Espoo, in Finlandia, Paula è tesa a causa di suo figlio. Non ha il cardiofrequenzimetro ma ha dato alla luce l'autista. Ha davanti a sé un bicchiere d'acqua, un bicchiere di brandy e una birra. L'inizio è il più duro e fa salire il polso alle stelle. Paula ha visto alcune gare dal paddock, ma non sente che sia un posto per lei. È più comodo guardare un Gran Premio a casa con una piccola folla di persone familiari. Il Gran Premio del Belgio è l'unica gara a cui partecipa regolarmente.

Kimi sta guidando al sesto posto, il suo polso rallenta – è una domenica. Fino a quando non si trova improvvisamente di fronte a un nuovo scenario: una collisione. Max Verstappen fa qualcosa di stupido e si imbatte in Sebastian Vettel. Le auto scivolano e nel giro di tre secondi tutto è cambiato. Kimi è ora terzo, il suo polso è sconosciuto. Nello stesso momento, il polso di Petri Vaulamo oscilla tra 105 e 115 per alcuni secondi. Petri bolle di gioia; deve chiamare suo fratello, che solo mezz'ora fa ha annunciato che non vedrà mai più un'altra gara. La passione fa oscillare i loro stati d'animo da un estremo all'altro. Essere un tifoso è una condizione seria.

Il viaggio verso la fine dell'anno è lungo. Il cuore di un fan va in overdrive molte altre volte prima del Gran Premio di Abu Dhabi, l'ultima gara, a novembre.

Sami Visa è presente a Shanghai. Sa che il cuore di Minttu sta facendo capriole per conto di Kimi. Ma quello che Sami non sa è che ha spento la TV dopo la prima curva. La chiama per cantare per l'inaspettato terzo posto di Kimi. Minttu, che non sapeva del corso degli eventi, è sorpreso e gli dice che non è riuscita a guardare oltre la prima curva. Sami sospira.

Kimi arriva terzo in una gara che, solo pochi istanti prima, gli offriva la possibilità di un misero sesto posto. La sfortuna di altri piloti e l'errore di Verstappen gli fanno guadagnare un podio. Il polso di Vaulamo scende a circa 70; una calma sollevata scende sull'uomo seduto a tre metri dal televisore. Un Gran Premio è finito, ne restano diciotto. Il viaggio verso la fine dell'anno è lungo. Il cuore di un fan va in overdrive molte altre volte prima del Gran Premio di Abu Dhabi, l'ultima gara, a novembre.

Lunedì mattina dopo la gara vado alla Toyota Kaivoksela a Vantaa. Il direttore delle vendite Vaulamo gli stringe la mano, il viso illuminato per un attimo da un sorriso. Il sorriso arriva dalla Cina, nonostante abbia passato tutto il weekend a Klaukkala. Ci sediamo per esaminare gli eventi e guardare i dati delle misurazioni del polso del fine settimana. Un uomo può dire quello che vuole, ma il monitor rivela i fatti.

Ieri, l'uomo è passato dalla disperazione al sollievo. Durante le prove libere del venerdì, il suo battito cardiaco è rimasto entro valori moderati, ma è aumentato all'inizio delle qualifiche di sabato. Nell'ultimo, decisivo settore, il polso di Vaulamo ha raggiunto il 90–100 perché Sebastian Vettel ha battuto il tempo di Kimi negli ultimi secondi. Durante la gara stessa, i valori hanno oscillato tra 85 e 95.

Vaulamo mi mostra un regalo che ha ricevuto la mattina da un conoscente d'affari. È un dipinto raffigurante gli eventi del Gran Premio di Monaco 1982. Nella foto, Ayrton Senna blocca Nigel Mansell. Il direttore delle vendite pensa che ricevere il dipinto in questo momento sia una misteriosa coincidenza, perché Sebastian ha fatto proprio questo a Kimi ieri.

Vaulamo dice di aver sofferto molto negli anni in cui Kimi era un pilota di rally e non in Formula. Gli anni trascorsi sembravano vuoti. Nessun altro pilota ha destato il suo interesse. Sa che Kimi non guiderà a lungo ma è inutile pensarci in anticipo. La stagione è lunga; il suo polso aumenterà molte altre volte.

La stagione è lunga anche per Minttu Räikkönen, che aspetta il giorno in cui suo marito non partirà più per i suoi viaggi. Minttu ha assistito alla gara di Baku, osservando tutto da vicino con il cardiofrequenzimetro acceso. Le letture sono state 74 per la prima sessione di qualifiche, 128 per la seconda sessione e 156 per la terza. All'inizio della gara, il suo polso era 169.

Paula, che non ha un cardiofrequenzimetro, pensa di aver sofferto abbastanza per la tensione ormai, causata da eventi in pista o fuori. Un polso normale è il miglior polso.

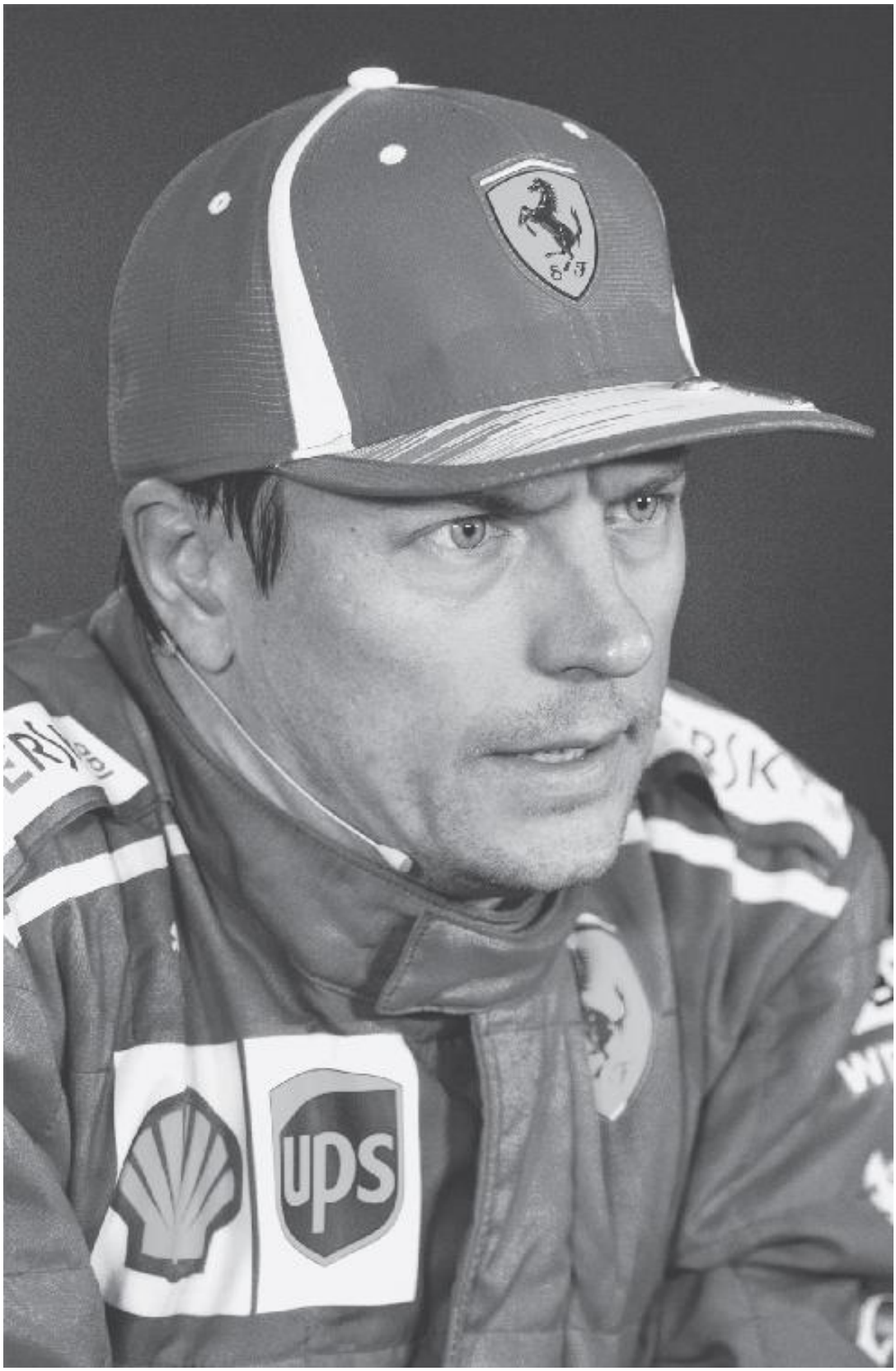


FOTO © CALLOALBANESE

Baar in Svizzera. Èla fine di febbraio e l'inizio della stagione Formula 2018. Atterriamo all'aeroporto di Zurigo con il responsabile degli affari di Kimi, Sami Visa, e il padre di Minttu, Kimmo Virtanen. Il fisioterapista Mark Arnall si unisce alla festa il giorno successivo, sabato, e voliamo a Barcellona, dove la nuova auto sarà testata per la prima volta. Questo è l'inizio ufficiale dell'anno lavorativo e della vita nomade di un pilota di Formula.

Sami dice che questo è anche l'inizio di un sacco di burocrazia. I paesi al di fuori dell'UE richiedono ai conducenti di avere permessi di lavoro e le tasse vengono detratte alla fonte. Alcuni paesi richiedono un visto di lavoro. L'imposta sul reddito viene pagata normalmente nel paese di domicilio di ciascuno. Le squadre girano il mondo come gruppi rock. Il concerto di un pilota di F1 dura circa cinque giorni; per il personale della squadra, è molto più lungo.

Il team raccomanda che un pilota che indossa tuta da gara, scarpe e casco debba pesare un massimo di 73 chili. Kimi ora è ben al di sotto.

La stagione si avvicina e l'allenamento intensivo di Mark Arnall lo dimostra: Kimi ha perso 3,2 chili sul pavimento della palestra. Il team raccomanda che un pilota che indossa tuta da gara, scarpe e casco pesi al massimo 73 chili. Kimi ora è ben al di sotto. Un chilo ha l'effetto di 0,1 di secondo in qualifica. I margini incredibilmente piccoli costringono un autista ad allenarsi duramente e a mangiare in modo intelligente. Questo è uno sport per uomini magri.

Kimi prende un caffè e un croissant all'aeroporto e salta verso il suo nuovo motore aziendale. Mettiamo le nostre cose in una grande Fiat

Talento, il tipo di pratico furgone a cui Kimi si era abituato ai tempi del kart, anche se i veicoli non erano mai nuovi allora.

Saliamo. Kimi è di buon umore finché Sami non inizia a parlare del cambio manuale. Il furgone è stato ordinato con cambio automatico ma, per qualche motivo, è stata consegnata una versione manuale. Kimi mormora che verrà scambiato subito. Lasciamo perdere l'argomento.

Anche se i test non inizieranno prima di lunedì, sabato partiremo per Barcellona in prima serata. Il lavoro di Kimi inizia con il "giorno delle riprese", quando il materiale viene girato per gli sponsor e per l'uso personale della Ferrari.

È sabato mattina alle 7.30. Ci siamo svegliati di buon'ora alle sei per assistere a una gara di sci: la 50 chilometri di fondo maschile alle Olimpiadi invernali. La grande speranza della Finlandia, Iivo Niskanen, è lo sci, con le guance rosse per lo sforzo. Sta anticipando tutti gli altri.

Il campanello suona. Chi sarebbe venuto a quest'ora del giorno? Chi sconvolgerebbe l'auditorium olimpico pieno di tensione?

Minttu scende e apre la porta. Entra un addetto al controllo antidoping, inviato dal comitato antidoping svizzero. È il momento giusto, intervenga subito. Diciamo buongiorno e facciamo notare che potrebbe volerci un po' di tempo prima di poter svegliare lo sportivo per dare il campione. L'ufficiale si rammarica del tempismo, ma ha il diritto di arrivare presto. Annuiamo e cerchiamo di guardare Iivo Niskanen allo stesso tempo. Il nostro guardare aiuta: vince l'oro.

L'ufficiale siede goffamente sul divano del soggiorno. Una valigetta giace ai suoi piedi. La sua espressione dice che sta solo facendo il suo lavoro. Apprendiamo che Mark Arnall deve inviare ai controllori antidoping il programma di Kimi, che consentirà loro di presentarsi quando l'autista è destinato a essere a casa. Se la porta non viene aperta, il campione, anche se non prelevato, è considerato positivo.

Minttu è riuscito a svegliare Kimi; lui scende, irascibile. Allo stesso tempo, Iivo Niskanen sta festeggiando nello studio televisivo ed esce dal palco a sinistra con un ufficiale olimpico. Sembra che Iivo sosterrà lo stesso test del nostro pilota qui. L'ufficiale si alza dal divano, prende la sua valigetta e segue il suo suddito burbero e grugnito. L'atto è fatto rapidamente. L'antidoping ci racconta di aver testato venti volte lo sciatore svizzero Dario Cologna dallo scorso settembre. Kimi non è interessato; va in cucina, fa il porridge, ci aggiunge delle bacche, mangia e torna a letto.

È iniziata la concentrazione sulla nuova stagione; Kimi ha bisogno di riposare ancora un po'. Il tempo si dimostra lungo. Sono le 10.07 – nessun segno dell'autista. Finalmente scende alle 13.07. Il piano è di partire per l'aeroporto di Zurigo alle 15.30. Kimi era andato in camera sua con Robin alle otto e mezzo della sera prima. Ha dormito per quattordici ore, meno il test antidoping e la ciotola veloce di porridge, che ha impiegato circa un'ora. Kimi dice che ha avuto una notte agitata e si è svegliato un paio di volte.

All'aeroporto ci imbarchiamo sull'aereo noleggiato. Ammetto una leggera fobia del volo per il resto del gruppo, in particolare quando si tratta di un piccolo aereo come questo. Kimi si dice dispiaciuto e fa notare che in quel particolare modello una delle ali non sempre funziona correttamente. Tuttavia, crede che io abbia condotto una bella vita, che non avrei problemi a lasciare, alla mia età, con calma e serenità.

Non appena atterriamo a Barcellona, Kimi annulla la sessione di prove libere, che ritiene superflua. Il test 'jump out' della FIA è obbligatorio ma si svolgerà solo il giorno successivo. Nel test, un pilota deve uscire da un'auto in quindici secondi. Lui o lei deve passare per essere ufficialmente autorizzato a svolgere i test.

L'enorme Mobile World Congress ha riempito gli hotel della città. Le stanze sono state riservate solo a Kimi e Mark. Io e Sami alloggiamo a bordo della barca Iceman di Kimi, ormeggiata al Port Olímpic di Barcellona. La sede attuale della barca è nel porto di Vilanova, che si trova a quaranta chilometri di distanza. La barca è gestita dal capitano Masa Kallio e da Jaska Kononen, un ingegnere navale.

In precedenza ho visto solo immagini e brevi video dello yacht Iceman, prodotto da Sunseeker. Kimi l'ha acquistata nel 2009 e da allora è stata curata da Masa Kallio. Jaska Kononen, responsabile della tecnologia della barca, è stata assunta nel 2011. Jaska mi racconta del suo primo incontro con il suo datore di lavoro:

'Avevo tenuto il lavoro per un paio di mesi quando Kimi è venuto sulla barca per festeggiare con i suoi amici. Ho assistito ai festeggiamenti fino alle cinque del mattino e sono andato a letto. Dopo mezz'ora, Kimi è venuto a svegliarmi e mi ha detto che il limoncello sarebbe stato servito sul ponte anteriore. Bene, alla fine ho acconsentito e ho bevuto il limoncello con lui sul ponte di poppa. Più tardi, Kimi ha detto che sarei stato licenziato se non avessi iniziato a bere con lui quella mattina. Ha detto che non si fidava delle persone che non bevevano».

Masa ha ancora più esperienza di rapporti di lavoro sullo yacht Iceman:

«Sono stato licenziato diverse volte. Soprattutto quando non permetto agli ubriachi di andare in moto d'acqua. Mi hanno detto che sono crudele. Una volta, Kimi ha chiesto uno scooter. Ho detto: "No, non puoi farlo perché sei ubriaco". Ha suggerito un incontro di wrestling. Se vinco, lui può cavalcare; se perdo io, lui no. Ovviamente non ero d'accordo. Ho detto soffia qui [in un etilometro]. Se sei a posto, puoi provare. Ha soffiato 2.1.'

Sebbene Masa e Jaska abbiano assistito ad alcuni eventi strabilianti durante la storia della barca, apprezzano il senso dell'umorismo unico del loro datore di lavoro. I tempi più veloci sono finiti; la bevanda principale in frigo è l'acqua di Vichy. Lo yacht Iceman è in ottime condizioni, perché il suo armatore lo vuole così. Kimi si è occupata personalmente della progettazione dei suoi interni. I colori, i materiali ei piccoli dettagli rispecchiano il suo gusto.

È mattina presto. Sami ed io lasciamo la barca per l'hotel. Il piano è di dirigersi verso il circuito da lì con Kimi e Mark, che ha guidato l'auto fuori dal seminterrato dell'hotel in strada. L'unica persona che manca è Kimi. È in ritardo – di nuovo. È uno dei più veloci al mondo in pista e uno dei più lenti in hotel.

Iniziamo a negoziare l'ora di punta mattutina. Mark passa una bevanda allo zenzero e limone all'autista. La bevanda, circa un decilitro, scende in un sorso. Kimi cambia corsia senza l'indicatore. Tutto ciò che serve è una rapida occhiata nello specchietto laterale per vedere se il divario è abbastanza ampio. Mark chiede se vuole il navigatore acceso. Non c'è bisogno: è nella testa del conducente.

Mark ha guidato l'auto dal seminterrato dell'hotel in strada. L'unica persona che manca è Kimi. È in ritardo – di nuovo. È uno dei più veloci al mondo in pista e uno dei più lenti in hotel.

Arriviamo al circuito per la giornata delle riprese. Questo è il momento in cui la Ferrari e gli sponsor possono registrare materiale - sequenze di azioni, foto, interviste e altro materiale di marketing - per molti scopi diversi. Kimi e Sebastian Vettel camminano verso le telecamere sul rettilineo di partenza, guidano la nuova vettura per una cinquantina di chilometri, assumono espressioni diverse e stanno fianco a fianco. Ci sono persone in rosso ovunque, tra cui fotografi che puntano i loro obiettivi lunghi, alla ricerca di nuove angolazioni della fotocamera e che cambiano l'illuminazione. Tutto questo è nuovo per un estraneo; non agli autisti. L'inverno spagnolo è l'elemento sorpresa per tutti. Fa molto freddo, c'è nevischio e i test sono a rischio. Con questo tempo le gomme non si scaldano, la pista è bagnata dalle condizioni meteorologiche ei piloti sentono freddo nelle loro vetture. I nervi vengono messi alla prova tanto quanto le auto.

Sami fotografa il nuovo casco di Kimi. Un pilota ha bisogno da dodici a sedici di loro in una stagione più repliche per gli sponsor. Sul retro sono scritti i nomi di Robin e Rianna. I più cari di Kimi sono inclusi nel dipinto di Uffe Tägström, il designer di caschi con sede a Tampere. Uffe ha disegnato fin dall'inizio tutti i caschi di Kimi. Costano circa 3.000 euro l'uno, con in più il prezzo dell'opera pittorica.

Il giorno si trasforma in sera. Kimi, un figlio del nord, è divertito dalle notizie su tutti i canali televisivi spagnoli, mentre giornalisti entusiasti commentano il cupo inverno che ha colpito il paese. Anche l'Italia ha vissuto una tragedia: il nevischio si è accumulato davanti ai caffè all'aperto. Le persone gesticolano in modo vivace, allargando le mani. Da dove viene quest'acqua fredda e sporca? Secondo Kimi, quello che sanno dell'inverno

può essere scritto sulla capocchia di uno spillo. Tutto quel lamento non ti porta da nessuna parte. Indossa la tuta da neve e goditi un po' di pesca sul ghiaccio.

Il desiderio non è concesso. Al mattino un forte vento scuote la grande barca Iceman; il nevischio mi schizza sul viso non appena apro la porta del ponte di poppa. Guidiamo verso il circuito, certi che non ci sarà un'intera giornata di guida.

Nella zona del paddock, incontriamo una figura che si vede praticamente in tutte le gare. Lui è Heikki Kulta, il giornalista sportivo di Turku News. Pensava anche che sarebbe arrivato in un paese caldo da uno freddo. Rabbrividisce ma è entusiasta della nuova stagione. Il Bahrain sarà il suo 350esimo Gran Premio, un record straordinario. Kulta è un'enciclopedia ambulante, una combinazione di fan eccitato e reporter analitico. Gli chiedo di identificare qualcosa di essenziale su Räikkönen.

'La sua capacità di riprendersi dalle delusioni. Kimi è davvero eccezionale in questo", afferma Kulta. Ha seguito Kimi dall'inizio della carriera di pilota e ha sempre creduto nelle sue capacità anche quando altri ne avevano dubitato. Kulta è stato il primo giornalista a conoscere il contratto del pilota con la Sauber.

'Ero al Gran Premio della Malesia nel 2000 e ho sentito l'odore del contratto di Kimi. Ho immediatamente chiamato Kikka Kuosmanen, che all'epoca si occupava dei suoi affari, e gli ho chiesto se potevo intervistarlo. Improvvisamente il mio telefono squillò: era Kimi. "Räikkönen qui." È così che è iniziato: mi ha chiamato. Ho incontrato Joe Saward, un giornalista britannico, in Malesia. Ho dato la notizia anche a lui. Joe rise e disse che non poteva essere vero. Ha continuato dicendo che se Kimi riuscirà a guidare in Formula 1, apparirà al Gran Premio vestito da Papa. Non ho ancora visto il religioso nel paddock».

Heikki Kulta ha un chiaro ricordo delle fasi iniziali della carriera del pilota. Kimi era un ragazzo timido e tranquillo al centro del più popolare di tutti gli sport motoristici. Un pesce fuor d'acqua.

'Rispondeva 'Non lo so' a nove domande su dieci.'

Kulta ammette di seguire le gare attraverso gli occhiali color Kimi e sente profondamente le vittorie e le sconfitte del pilota. Forse è proprio per questa sincerità che ha un buon rapporto con Kimi, il cui rapporto con l'insieme dei media è piuttosto distante, in alcuni casi quasi ostile. L'autista si fida di Kulta per scrivere del vero business, non intorno ad esso.

Secondo il giornalista, Kimi è assolutamente unico; è naturale e inalterato. Pensa prima di parlare e spiega in modo succinto ciò che ha da dire. Non è florido, è schietto.

"Questi altri piloti escono da una linea di produzione diversa." Secondo Kulta, il dono speciale di Kimi è il suo grande senso dell'umorismo. 'Riceve persino le battute dall'area di Turku' – questo è il messaggio finale del giornalista mentre si affretta nel paddock. Ha la possibilità di imbattersi in

molti esperti loquaci con opinioni pesanti sulla stagione a venire, anche se non è stato ancora percorso un solo metro.

È il primo giorno di test di Kimi. L'aria fredda e le gomme fredde sono una pessima combinazione. Al primo giro la vettura di Fernando Alonso perde una ruota e la guida viene interrotta per un po'. Durante la giornata Kimi ha percorso ottanta giri, per un totale di 372 chilometri. La gara stessa è di sessantasei giri, quindi acquisisce un po' di esperienza con la macchina. Il giorno dopo è il turno di Sebastian Vettel, e mercoledì sarà di nuovo Kimi. Il finlandese fa il terzo miglior tempo sul giro, ma non importa. Ciò che conta è come si sente l'auto. Si sente bene.

Le prove sono sempre le stesse: le squadre si guardano a vicenda, e se la loro velocità è buona, possono nasconderla agli altri. E tutti la pensano allo stesso modo: quanto è veloce quella macchina? Stanno nascondendo la loro velocità di proposito? Il gioco è in corso.

È il secondo giorno di test. Oggi è il turno di Sebastian di guidare e Kimi viene alla barca per mangiare e passare il tempo. Ordiniamo cibo tailandese, l'acqua di Vichy frizzante, le parole volano in giro, regna la libertà di parola, nulla è stato ancora messo su carta. Kimi parla, esagera, inventa paragoni, agita le mani e sputa qua e là una parolaccia tradizionale. Scioglie i capelli, colora le sue storie, si interrompe e trova un ritmo. Ecco come funziona un narratore.

Non è il Kimi che grugnisce un paio di sillabe ai giornalisti e se ne va sbuffando. La sua immagine pubblica è ruvida e sfocata e spesso è scattata attraverso un cespuglio. Ma è anche vero. Le cose sono come sembrano. Ha fatto delle feste selvagge. Ha buttato soldi in giro. Tuttavia, anche un'immagine pubblica è sempre sfocata, sovraesposta e limitata. E non c'è da meravigliarsi: Kimi ha dato alla gente molto di cui parlare ma non ha parlato di persona. Ecco perché nel suo caso la differenza tra pubblico e privato è grande, o, per dirla più precisamente: è un burrone.

L'atmosfera è rilassata, ed è il momento giusto per chiedere qualunque cosa gli venga in mente, anche se c'è il rischio che Kimi usi una delle sue parole preferite: kotelo (mollusco).

È una parola che usa per descrivere qualcuno che è stupido o ignorante. Preferisco applicare quest'ultima definizione a me stesso e decidere di porre domande semplici. Non ho ancora capito cosa comporta realmente la guida. Chiedo a Kimi di fare un po' di luce sulla questione. Dopotutto, non riesce nemmeno a vedere bene da quell'auto.

Kimi mi lancia una lunga occhiata ma inizia a spiegare:

'Vedo il bordo superiore delle ruote anteriori, non dove si trova l'ala anteriore. Non sai nemmeno in un'auto normale dove sta andando la punta anteriore. E, sì, è un po' imbarazzante essere quasi sdraiati e fa caldo da morire. All'inizio, mi è sembrato strano perché ero abituato a ondeggiare e muovermi in una microcar. In questa macchina non ti muovi affatto».

Penso a un altro estremo occupazionale: gli operatori di gru siedono in una piccola cabina in alto e sono collegati ai costruttori che lavorano a terra

tramite una radio e un display.

'La pressione degli pneumatici richiede ogni volta una precisione misurata in millimetri. Un ingegnere una volta mi ha detto che ora sono "abbastanza vicini". Maledizione, in questo lavoro abbastanza vicino non è abbastanza buono.'

Poi voglio sapere con chi chatta Kimi durante una gara. La sua faccia dice tutto: il verbo sbagliato. Non chatti a velocità prossime ai 300 km/h.

«Parlo solo con l'ingegnere, nessun altro. Non molto durante la gara, ma molto per il resto. Il nostro compito è descrivere come si sente l'auto. Il team osserva costantemente il comportamento della vettura; durante i test e i fine settimana di gara. Tutti i dati sono online e collegati allo stabilimento di Maranello, dove siedono molti esperti durante il Gran Premio. Ci sono ragazzi sulla scena dell'azione e ci sono ragazzi a Maranello. Lo chiamo backup il backup.'

"Quali sono i fattori importanti?"

'Equivalenti di gas, freni, sospensioni, controlli di stabilità, ecc. La pressione dei pneumatici richiede ogni volta una precisione misurata in millimetri. Un ingegnere una volta mi ha detto che ora sono "abbastanza vicini". Maledizione, in questo lavoro abbastanza vicino non è abbastanza buono.'

Da outsider mi interessa ogni aspetto di uno sport a me estraneo, il che significa che chiedo cose del tutto irrilevanti. Il posto di lavoro di Kimi non ha servizi igienici e deve trascorrerci molto tempo in una posizione scomoda. E se non avesse avuto la possibilità, per qualche motivo, di andare in bagno prima della gara o delle qualifiche?

Kimi sospira, chiedendosi se rispondere o lasciare che la mia domanda sprofondi nel pantano della sua stessa insipidezza. Decide di rispondere. Va bene, perché è sempre possibile che la risposta sia più interessante della domanda.

'Niente di importante è mai entrato nella tuta da gara. Ma a volte ho fatto pipì in qualifica dopo aver aspettato un'ora in macchina. Ma è praticamente solo acqua dopo che ho fatto rifornimento per tutta la mattina. E poiché la tuta da gara è rossa Ferrari, nessuno se ne accorge davvero. Sono stato fortunato, non ho avuto la diarrea durante una gara.'

Seriamente parlando, il cibo e le bevande sono di grande importanza. Quando Kimi sale in macchina, tutto deve essere bilanciato, e normalmente è così. Mark Arnall cerca di curare ogni dettaglio per assicurarsi che l'autista seduto in macchina sia calmo.

Abbandoniamo l'atmosfera rilassata e passiamo al giorno successivo di test. Nel garage, i meccanici si accalcano intorno all'auto smantellata. Senza il suo guscio in fibra di carbonio e i suoi pneumatici, l'auto assomiglia a un mucchio di metallo complicato e disordinato. Sembra un'auto da corsa SF71H solo dopo che il guscio rosso è stato abbassato su di esso.

Otto meccanici rossi sciamano contemporaneamente intorno all'auto rossa. Ognuno di loro ha il suo compito. Sono pagati tra € 3.500 e € 4.000 al mese, più bonus e indennità di spesa giornaliera. L'organizzazione comprende molte persone i cui stipendi non raggiungono quel livello, ma tutti vogliono lavorare per la Ferrari; tutti vogliono indossare il colore.

Lontano da me.

Sami mi sussurra che devo lasciare il paddock. Lo seguo, perplesso. Dice di aver ricevuto un feedback dal management della Ferrari: non posso occupare questo spazio se non sono vestito in modo appropriato. Mi hanno dato una giacca rossa. Lo indosso e indosso il colore per le prossime sei ore.

I test invernali sono fedeli al loro nome; il nevischio spazza il paesaggio, e fa freddo per la Spagna ma solo fresco in termini finlandesi. Il team annuncia che non sapremo fino alle due se guidiamo oggi o no. Iniziamo ad ammazzare il tempo, il che è reso molto più semplice perché le strutture della Ferrari sono piene di persone che potrebbero avere qualcosa da dire su Kimi. La macchina per caffè espresso gorgoglia, il caffè forte gocciola in tazzine.

Passa un uomo, un uomo dall'aspetto così ordinario che deve essere straordinario. La persona più importante in un'organizzazione di solito è quella che non fa molto rumore ma che cammina silenziosamente in disparte. È circondato da un'aura che dice che è al di sopra di tutto ciò che lo circonda.

Apprendo che l'uomo è Louis C. Camilleri, presidente del consiglio di amministrazione della Philip Morris International. L'azienda di tabacco che rappresenta è il principale finanziatore della Ferrari. Chiedo a Sami se è possibile avvicinare quest'uomo. Sami conosce Camilleri e pensa che la questione debba essere affrontata tramite Alberto Antonini, addetto stampa della Ferrari. Sami si avvicina ad Antonini, il quale dice che Camilleri potrebbe essere disponibile per un colloquio tra circa due ore. Contemporaneamente dice anche che il colloquio con il capo squadra Maurizio Arrivabene, concordato il giorno prima, potrebbe svolgersi ora.

Arrivabene è seduto di fronte a me con l'addetto stampa accanto. Accendo il Dittafono e anche Antonini. La Ferrari documenta tutto.

Il capo squadra dice di aver incontrato Kimi per la prima volta nell'anno del campionato piloti nel 2007. Dice di aver notato qualcosa che è diventato il fondamento dell'identità professionale di Kimi. "Kimi è diverso dagli altri in quanto lo scopre prima e parla solo dopo." È risaputo che Arrivabene e Kimi vanno d'accordo. Non c'è da stupirsi perché anche quest'uomo parla con determinazione e ama usare espressioni precise. Pensa che Kimi non cerchi di essere una star ed è per questo che è così.

Ricordo un paradosso che ho notato al Gran Premio della Malesia: Kimi dà molto poco ai suoi fan, eppure i fan sentono di avere molto. Arrivabene sopprime una risata quando ricorda un viaggio in Cina.

'Kimi è uscito dal cancello dell'aeroporto con centinaia di persone che lo aspettavano. Portava occhiali scuri e uno zaino nero e tutti speravano che dicesse qualcosa. Ha detto: "Ciao". '

Arrivabene cita un'altra cosa che è diventata un ingrediente solido nel rapporto del pilota con la squadra: Kimi è leale. Dopo averlo detto, il capo squadra tace un attimo, come a voler rendere omaggio alla parola. Kimi è stato fedele a tutte le sue squadre nel bene e nel male, in pit lane e ad ogni curva.

Passa Louis C. Camilleri e mi lancia uno sguardo che mi dice che possiamo fare due chiacchiere adesso; Non ho bisogno di aspettare due ore. Ringrazio Arrivabene per l'intervista. La sua stretta di mano è ferma.

Quando Camilleri fa il suo turno, racconta di aver incontrato Kimi per la prima volta nel 2006, a Parigi, quando i manager del pilota Dave e Steve Robertson stavano negoziando il contratto Ferrari a casa di Jean Todt. Todt era il capo della squadra della Ferrari all'epoca.

'Kimi sembrava un tipo intelligente. Mi piacciono le persone che ascoltano. Siamo nati con due orecchie, due occhi ma una sola bocca. Questo tizio li usa nella giusta proporzione.'

Ricordo che Jean Todt mi parlava della stessa cosa usando parole diverse. Kimi è riservata e timida ma diretta. Camilleri dice di essere diventato amico dell'autista nel corso degli anni. Sono stati a una partita di hockey su ghiaccio nella sua città natale, New York, e anche Kimi ha visitato il suo vigneto.

«Non fa differenza tra le persone. Tratta tutti allo stesso modo, che si tratti di un regista o di un addetto alle pulizie. È emotivamente intelligente. C'è molta arroganza in Formula 1; non ne ha.'

Infine, Camilleri descrive un dettaglio interessante sul matrimonio di Kimi: 'All'improvviso, Kimi si è alzato e ha tenuto un discorso che non aveva scritto. Mi è rimasto davvero impresso nella memoria, mi ha toccato. È uno dei discorsi più belli che abbia mai sentito. Ha parlato per qualcosa come dieci minuti».

Camilleri deve andare a un'altra riunione. Lo ringrazio per la chiacchierata. Kimi, nascosta dietro gli occhiali scuri, passa. Scompare nella sua stanzetta per fare un pisolino. Forse non ci saranno test oggi, nessuna guida. Siamo qui per guidare o per parlare? Questa volta si trattava di parlare.

FOTO: KARI HOTAKAINEN

Baar in Svizzera afine aprile 2018. Lo strato di carne sopra le ossa di Kimi è sottile e luccica di gocce di sudore. Il corpo non ha opinioni, o almeno nessuno si chiede se le ha.

Il fisioterapista Mark Arnall vaglia gli elastici appesi al suo braccio. Ne sta cercando uno che abbia il massimo impatto quando viene allungato. Sono le undici; la sessione di allenamento durerà un'altra ora. Il peso di Kimi è attualmente al livello ottimale e non vuole più muscoli; sono troppo pesanti. I due uomini stanno attualmente lavorando sulla parte superiore del corpo e sulle mani. Mark preme sul petto di Kimi mentre l'autista esegue un movimento con l'elastico, ripetendolo quindici volte. Segue un altro movimento, ripetuto dodici volte. Successivamente, Kimi tiene un peso di 5 chili in ogni mano. Muove le mani lateralmente in avanti ed esegue otto ripetizioni. Dopo una pausa, si sdraia sulla schiena sul pavimento e allunga la fascia, sollevando contemporaneamente i fianchi. L'esercizio viene ripetuto dodici volte.

Kimi è in viaggio per l'Azerbaigian e non risparmia la carne. La gara di Baku è prevista tra una settimana. Quanto durerà questa tortura? Nessuno lo sa ma, a questo punto, mortificare la carne e far stridere le gomme dell'auto sembra ancora una cosa buona a Kimi.

«Non sarà difficile per me rinunciare a questo lavoro. Sarò sollevato quando i viaggi e il commercio di merda che accompagnano lo sport finiranno. Guidare è fantastico, a differenza di tutto il resto.'

Terminare una carriera sportiva non è facile. Chi rinuncia è spesso a metà della sua vita, o anche più giovane. Sono successe molte cose; almeno la metà deve ancora venire. La fine è l'inizio di qualcosa di nuovo. È l'inizio di una nuova vita.

Alcuni hanno trasformato le loro esperienze in parole e frasi, che vengono utilizzate nei seminari di gestione della vita. Non vedremo Kimi Räikkönen agli eventi di formazione manageriale parlare di risorse e linguaggio del corpo. È abbastanza certo che non lo vedremo commentare le gare di F1 sui circuiti. Ha condotto una vita fitta di impegni, correndo da un posto all'altro. Quando lascerà la F1, resterà fermo per un po'.

È nato con le mani unte. Ha l'anima di un meccanico e il fisico di un automobilista, quindi gli sport motoristici alternativi sarebbero la progressione più naturale. Ma nulla è scolpito nella pietra, tranne che non gli mancherà nulla del lavoro.

«Non sarà difficile per me lasciare questo lavoro. Sarò sollevato quando i viaggi e il commercio di merda finiranno. Guidare è fantastico, a differenza di tutto il resto.'

La voce di Kimi è determinata e provocatoria ma non la alza.

In questo momento la vita di tutti i giorni è molto più movimentata di una pista. Robin, di tre anni, e Rianna, di uno, si sviluppano a un ritmo più veloce della F1. Robin dice una nuova parola per la prima volta solo una volta e sarebbe bello essere lì per coglierla. Quando Rianna muove i primi passi, suo padre potrebbe essere al colloquio che segue le prove libere di venerdì, grattandosi il collo e nascondendo la sua irritazione.

Kimi non ha ancora deciso cosa farà dopo la fine della sua carriera. Sa solo quello che sicuramente non farà.

È Hyvinkää, 5 ottobre 2010. Il telefono di Antti Pyrhönen, un pilota professionista di motocross, squilla alle 3 del mattino. C'è Kimi Räikkönen dall'altra parte. Il pilota di motocross ha seguito la carriera di Kimi fin dall'inizio, e spesso ha sentito che le loro strade si sarebbero incrociate. Tuttavia, Pyrhönen stenta a credere alle sue orecchie. È davvero lo stesso Räikkönen al telefono, che dice che gli piacerebbe incontrarsi. Sta progettando di creare la sua squadra di motocross. Pyrhönen risponde che un incontro andrebbe bene, ma quando? Subito, dice Kimi. Il pilota di motocross pensa che Kimi chiami da Espoo ma Kimi dice che è in Svizzera. Pyrhönen pensa che potrebbe venire tra un mese. Kimi pensa che dovrebbe farlo subito, lo stesso giorno. O in realtà domani. È notte in questo momento - che ore sono? è già domani,

'Era proprio come un sogno. Sono stato riabilitato a seguito di un grave infortunio. Ho lasciato casa nel centro di Hyvinkää e mi sono chiesto se portare con me l'unico CD in mio possesso. Era Good Wood di Vesa-Matti Loiri, che ho ascoltato molte volte durante la mia riabilitazione. Ho giocato a ping-pong e ho ascoltato quel CD. Era già nella mia mano quando me ne stavo andando, ma ho deciso di non prenderlo dopotutto. Ero davvero nervoso. Kimi era lì per incontrarmi in Svizzera con un saluto rilassato: "Ciao, Ana". Ci siamo seduti su un grande divano. Kimi ha giocherellato con YouTube e ha messo su Good Wood di Loiri. Ho pensato che questo non può essere reale. Abbiamo bevuto caffè e chiacchierato. Poi Kimi ha suggerito di scendere e fare una partita a pingpong. Poi ho pensato che c'è

qualcosa di fatale in tutto questo. Mi sentivo come se ci fossimo sempre conosciuti».

L'incontro ha portato Kimi a chiamare Pyrhönen in seguito per chiedergli di guidare il team Ice One Racing con sede in Belgio. Pyrhönen è stato assunto come capo squadra dall'autunno 2012. È anche il padrino della figlia di Kimi, Rianna.

Kimi aveva tre anni quando ha montato per la prima volta una moto da cross Italjet per bambini. Ora, trentasei anni dopo, possiede una squadra di motocross. Il cerchio si è chiuso, continua il rumore di una bicicletta che va su di giri.

Kimi, insieme a Pyrhönen, è stato in grado di pianificare tutto per Ice One Racing fin dall'inizio. Il 'laboratorio' – il nome che hanno dato alla sede del team – si trova a Lommel in Belgio. Forma un'unità attentamente ponderata; lo spazio di 2.500 metri quadrati è un'entità moderna, quasi clinica. Secondo il rapporto dell'ispettore assicurativo, è come un ospedale, così pulito che potresti mangiare dal pavimento. L'edificio incarna il perfezionismo di Kimi. Il rovescio della medaglia è la sua precisione e il suo desiderio di armonia.

Ice One Racing è il team ufficiale di Husqvarna, che gareggia nella classe d'élite del motocross, MXGP. La squadra è stata seconda nel Mondiale Costruttori una volta e terza due volte. Impiega quindici persone, compresi gli autisti.

Basterà? Kimi non conosce la risposta. Ciò significa che non lo farà. Una volta terminata la carriera attuale, tutto sarà spalancato.

Una cosa è chiara: il nuovo deve essere suo e lui deve esserne appassionato. Kimi non vuole fare niente a malincuore. Rispettava Nico Rosberg, che ha detto che avrebbe rinunciato alla guida per passare del tempo con la sua famiglia.

'E' stato bello, ho pensato. E ora se ne sta lì nel paddock a commentare le gare. non lo capisco; non molto tempo fa ha detto che voleva allontanarsi da quei circoli».

A Kimi interessano almeno due cose: la pianificazione e il marketing. Quest'ultimo lo ha osservato da vicino durante tutta la sua carriera.

'Sono interessato a fare qualcosa in cui posso essere coinvolto anima e corpo e che posso influenzare. Non voglio stare da qualche parte con in mano una bottiglia d'olio, lodando la sua idoneità alle condizioni invernali. E non voglio stare in una tuta da gara in un angolo di un centro commerciale e dire davanti a un microfono che questo è un ottimo shampoo.'

Ha incontrato i rappresentanti di Hartwall e i partner cinesi e giapponesi dell'azienda di bevande al Gran Premio di Cina. L'argomento in discussione era un long drink, commercializzato in Asia con il sostegno di Kimi. I presenti sono stati colti di sorpresa dal modo unico del conducente di spiegare come la bevanda dovrebbe essere venduta in nuovi paesi. La sua

consegna all'evento è stata semplice, evitando il gergo. Ha avuto un impatto sul pubblico. Hanno avuto l'impressione che Kimi fosse davvero dietro la bevanda e non si limitasse a stare in piedi in un'immagine di cartone rigido con una lattina in mano.

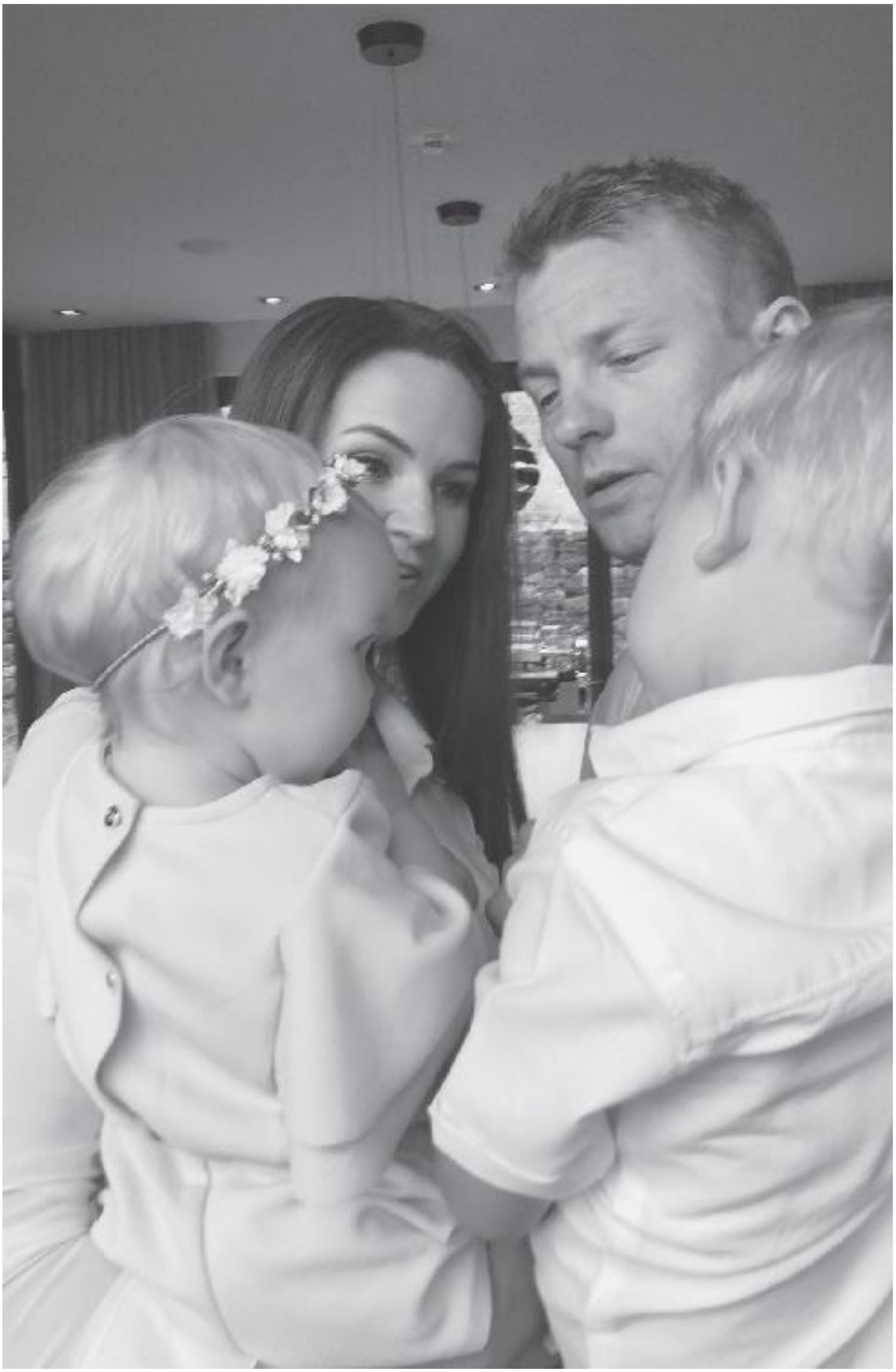
'Potrei essere coinvolto nello sviluppo di un'autovettura. Potrei farlo dietro le quinte, non in pubblico. Potrei testare quei veicoli, ho un po' di esperienza con le auto.'

Ricordo la nostra visita alla fabbrica di automobili della Ferrari. Kimi era interessato al funzionamento delle linee di montaggio e al lavoro manuale svolto dagli operai. Stava pensando di creare un video che lo aiutasse a montare un'auto, acquistata da lui, insieme al resto della forza lavoro.

'Potrei essere coinvolto nello sviluppo di un'autovettura. Potrei farlo dietro le quinte, non in pubblico. Potrei testare quei veicoli, ho un po' di esperienza con le auto.'

'Non capisco. Sono perfettamente in grado di stare in casa a casa per una settimana senza andare da nessuna parte. Mi piace solo esistere. Non penso alla Formula 1 per ventiquattro ore al giorno. Durante il Gran Premio del Messico, mi sono imbattuto in Jeff Gordon, che ha vinto quattro volte il campionato NASCAR. Aveva appena terminato la sua carriera e sembrava infelice. Evidentemente gli dava ancora fastidio».

Siamo a Baar, fuori casa di Kimi, vicino alla piscina. Kimi si mette a correre, salta su un grande giocattolo acquatico e si tuffa nell'acqua. Minttu fa una foto del salto. Tra mezz'ora apparirà su Instagram. L'account ha attualmente circa 700.000 follower. Per questo contatto, Kimi non doveva andare da nessuna parte e non doveva dire una parola. Il suo futuro è aperto. Seguilo.



La nuova macchina saràessere lanciato il 30 gennaio. L'arrivo di un nuovo essere umano dovrebbe avvenire più o meno nello stesso periodo. Questo arrivo è indotto a far sì che papà possa essere presente prima che debba decollare per stare accanto alla nuova macchina. È necessaria un'azione rapida.

Inizia il processo di induzione; la nuova persona è riluttante a uscire allo scoperto. Un aspiratore è dispiegato e fa un rumore orribile. Il suono è seguito da un essere umano, che emette un buon suono. C'è gioia, sollievo, felicità. Ora il nuovo arrivato è in Svizzera e nel mondo.

L'essere umano risulta avere una tonalità giallastra. Il colore insolito è causato da un accumulo di una sostanza chiamata bilirubina nel sangue. Non è un problema: è messo in una scatola con una luce blu. Il colore giallo è determinato dalla dispersione di un livido, causato dalla ventosa. Papà allunga la mano nella scatola attraverso una stretta fessura e tiene la mano del bambino, cercando di calmare. Non si rendeva conto a cosa lo prepara la paternità: preoccupazione costante.

Infine, la tonalità gialla scompare e il bambino assume il suo colore naturale. Papà parte per dare un'occhiata alla macchina nuova; è rosso.

Mamma e papà sono novizi; tutto è nuovo e spaventoso. Il bambino non deve fare nulla per ottenere tutto ciò a cui aspira un adulto: cibo, amore, calore. Riempie tutta la casa, anche se non si è ancora mosso.

Poi papà deve andare a provare la macchina rossa. Quando torna, non vuole più andarsene. Le auto rimangono più o meno le stesse, mentre il bambino cambia ogni giorno. Mette alla prova i suoi genitori 24 ore su 24; ogni rumore che fa suona dieci volte più forte nelle loro orecchie. Un'auto strilla e fa rumore, ma può essere regolata. Il bambino può essere pacificato con il cibo e il sonno ma, dopo, tutto il resto è congettura. Non ha ancora alcuna comprensione dell'andirivieni di papà, ma può già percepirli e reagirà ad essi tra un anno.

Il bambino è un maschio e si chiama Robin Ace Matias Räikkönen. Ora Robin ha tre anni e si incrocia con suo padre. È particolarmente arrabbiato durante i primi due giorni dopo che papà è tornato a casa dopo un lungo

periodo di corse. Il figlio sano ha un chiaro senso delle priorità: papà ha bisogno di stare a casa, non di guidare in un cerchio distorto dall'altra parte del mondo.

Non doveva preoccuparsi durante le gare, perché sapeva che Minttu era a casa. Ma il fondo della sua mente pulsava al pensiero che anche lui avrebbe dovuto essere lì.

L'uomo seduto in questa stanza non è, al momento, un pilota di F1. Kimi non sta guardando la pista ma attraverso il finestrino. Guarda il verde e ricorda i primi giorni della vita di Robin.

'Subito ho pensato, andrà tutto bene? Posso fare qualcosa di giusto? Posso toccarlo? Non oso vestirlo, cadrà a pezzi. Non l'ha fatto. Prima avrei voluto che si addormentasse e poi ho dovuto ascoltare per assicurarmi che respirasse ancora. E se si gira sulla pancia e non prende ossigeno? Quando Robin è diventata un po' più grande, queste ansie hanno iniziato a svanire.'

Non doveva preoccuparsi durante le gare, perché sapeva che Minttu era a casa. Ma il fondo della sua mente pulsava al pensiero che anche lui avrebbe dovuto essere lì.

'Vorrei solo essere lì, essere a casa. Questa è la cosa più importante, non quello che faccio con i bambini. Siamo sempre stati insieme nella mia famiglia, perché eravamo tutti appassionati di sport motoristici. Questo è sicuramente uno dei motivi per cui mi sento così.'

Kimi aveva trentasei anni quando è nato Robin. Era proprio l'età giusta per lui. Nel suo precedente matrimonio, il pensiero di avere un figlio era praticamente impossibile, sebbene Kimi e Jenni Dahlman fossero ufficialmente sposati da dieci anni.

'L'intero matrimonio è stato più o meno un giro sulle montagne russe da parte mia. Non ho mai pensato che potesse includere i bambini: non puoi sistemare una relazione in questo modo. Non c'erano basi solide per i bambini.'

Kimi non vuole dire altro sul suo primo matrimonio e nemmeno Jenni. Quando si incontrarono, Jenni aveva diciannove anni e Kimi ventuno. Il matrimonio è avvenuto nel 2004 e il divorzio è avvenuto nel 2014. La relazione era effettivamente finita molto prima.

Kimi è ora padre di due bambini e conosce bene la genitorialità. Una volta che hai figli, non puoi rimandarli indietro; non sono niente come un Gran Premio di successo o un Campionato del Mondo; tali risultati svaniscono nel corso degli anni. I bambini sono un luccichio permanente nei tuoi occhi; brillano per tutta la vita e consentono alle emozioni di trasparire attraverso la crosta stantia della vita quotidiana.

«È orribile partire con Robin appeso alla mia gamba. È così doloroso. La cosa buona, però, è che quando sono stato via per una settimana o due, vedo come sono cresciuti e hanno imparato cose nuove.'

La vita plasma una persona come vuole. Non fa domande. Il successo e la fama sono cose belle che possono diventare insignificanti in un batter d'occhio. Kimi ha ottenuto molto, tra cui celebrità e ricchezza. Ha perso anche tre persone significative nel giro di pochi anni: suo padre, Matti Räikkönen, nel dicembre 2010; il suo manager, David Robertson, nel febbraio 2014 e il suo medico, Aki Hintsa, nel novembre 2016.

I successi sono la ciliegina sulla torta; inoltre staccano gli strati e rivelano ciò che è essenziale. Ora Kimi ha una famiglia. I bambini sono abbastanza grandi da chiedere dove sia papà, ma non chiedono ancora chi sia.

Un essere umano si realizza nelle sue azioni, parole, gesti e relazioni con le altre persone. Può dirci com'è se stesso ma poi, in quel caso, ascoltiamo invariabilmente un narratore inaffidabile. La vera immagine di una persona è creata dagli altri: dal modo in cui ne parlano, la vedono o la ascoltano. Tuttavia, vale la pena chiedere all'uomo: come sei?

La domanda fa sprofondare Kimi nel divano. Non può dire. Un discreto numero di persone può, o almeno gli piace pensare di poter, rispondere alla domanda anche se non può. Qualcuno che afferma di conoscersi a fondo sta mentendo, o dipinge un'immagine favorevole di se stesso, o si mette in scena. Potresti conoscere te stesso in una certa misura, ma non in modo esauriente.

«Dovresti chiedere a qualcun altro, credo. Difficile da dire. Non mi interessa come sono. Tutti sono coglioni a volte. C'è qualcosa che non va se non sei mai un coglione. E alla gente piace chiamarti stronzo abbastanza velocemente se non sei d'accordo con loro. Sei uno zerbino se non hai opinioni tue».

Robin viene alla porta, sbircia dentro e ridacchia. Papà sta parlando con l'uomo, in una piccola scatola tra di loro. A Robin non interessa parlare o parlare. Giocare sarebbe interessante. Il ragazzo grida dalla porta una frase in un misto di finlandese e inglese. Il significato della frase è chiaro: smettila di blaterare.

Robin fa pensare a Kimi alla paternità.

'Mio fratello Rami è un papà perfetto. Stavo pensando che sarei felice se potessi essere bravo la metà. Ho guardato il modo in cui è con i suoi figli. È sempre con loro a fare ogni sorta di cose. Sarà un bene se riesco a gestirne il 50 per cento».

Poiché Kimi non riesce a pensare a niente da dire su se stesso, ricordo alcune delle storie raccontate dai suoi amici. Gino Rosato è il misterioso direttore generale della Ferrari, il direttore delle operazioni di F1. Ma nel contesto attuale è il padrino di Robin, che conosce Kimi da dodici anni. Gino è italo-canadese – è originario del Canada ma attualmente vive in Italia, vicino a Maranello. Gino racconta che, durante il Gran Premio di

Montreal, Kimi andava sempre a trovare la madre di Gino, che vive nella cittadina di Laval, a venticinque chilometri da Montreal. Kimi sapeva che significava molto per la madre. Secondo Gino, molte persone nel business della Formula 1 cambiano e iniziano a frequentare solo persone importanti. Kimi, tuttavia, non socializza mai con nessuno per ottenere un vantaggio.

Non dice nulla sul fatto che l'autista sia un coglione, ma la caratterizzazione di Kimi ha un certo peso. Qui devo citare una storia raccontata su Henry Kissinger, ex Segretario di Stato americano. Kissinger voleva conoscere i retroscena di qualche problema e chiese ai suoi aiutanti di raccogliere le informazioni. Gli aiutanti hanno svolto le ricerche e hanno portato i documenti alla Segreteria di Stato. Guardò i documenti e disse: 'Non datemi fatti. Dimmi cosa significano.'

Nel caso di Kimi, è un dato di fatto che ha viaggiato per circa 140 giorni all'anno per diciotto anni. Quei giorni ammontano a circa sette anni. Cosa significa questo fatto? Significa che non è stato continuamente a casa; lui va e viene. Colpisce la sua psiche; il suo sistema nervoso non è mai completamente a riposo. La valigia viene svuotata nella lavatrice e poco dopo che i vestiti si sono asciugati vengono ripiegati nella custodia. In questa specie di giostra una persona diventa impaziente e può comportarsi bruscamente. Può diventare un coglione, almeno temporaneamente, almeno verso il mondo esterno, e talvolta verso i suoi più cari.

A questo punto lo sappiamo: Kimi è sia di buon cuore che un coglione. Ama i bambini e ha un senso dell'umorismo, a condizione che il suo pubblico condivida il suo tipo di umorismo. Non dovremmo mai pensare che il nostro senso dell'umorismo sia una verità globale.

Cos'altro è?

"Riservato, timido e diretto", afferma Jean Todt, l'ex capo squadra della Ferrari e attuale presidente della FIA.

"Divertente e carino", dice Minttu.

"Non fa una canzone e non balla su ciò che accade in una gara", afferma Sebastian Vettel.

'Grande e familiare e mi prende in braccio' pensa Rianna.

"Ha i nervi d'acciaio, altrimenti non avrebbe mai vinto il campionato", dice Jean Todt.

"Non ho mai pensato di essere una star di alcun tipo", dice lui stesso.

Gli chiedo cosa non gli piace.

'Diciamo il telefono. Nel 90% di tutte le chiamate, nessuno ha niente di importante da dire. Negli anni '90, con i telefoni fissi, avevi qualcosa da dire. Ad esempio, le persone potrebbero suggerire di uscire; non suonavano solo per il gusto di farlo. Ecco perché il mio telefono è stato muto per anni. Non mi prendo la briga di rispondere quando la voce dall'altra parte dice che in realtà non è niente, ho solo chiamato per chiederti come stavi.'

Da dove viene Kimi?

Un individuo non può scegliere la sua famiglia quando nasce e non può cambiarla da bambino. Alcuni nascono con un cucchiaio d'argento in bocca, altri con una chiave inglese in mano. L'inizio della vita di una persona viene dimenticato e svanisce oltre l'orizzonte ma, a volte, si intravede chiaramente. Una chiave inglese spunta dalla tasca posteriore di Kimi e questa non è una metafora da quattro soldi. Dal modo in cui agisce, parla e si muove si capisce da dove viene.

Ron Dennis, il capo della squadra della McLaren, ha cercato una volta di infiltrarsi in Kimi nell'alta società, ma il tentativo è fallito. Un piolo quadrato non entrava in un foro rotondo. C'è un detto: non incolpare lo specchio se la tua faccia è storta. Nel caso della Formula 1 si potrebbe definire lo specchio storto, o qualcosa di peggio. In quel mondo, i soldi e il cattivo gusto hanno spesso formato un'affascinante alleanza. Non c'è da meravigliarsi se una scimmia grassa di Karhusuo, Espoo, si è sentita come un pesce fuor d'acqua nell'affascinante mondo della F1 fuori dalla pista.

Kimi potrebbe paragonarsi – se lo desidera – a Charlie Watts, il batterista dei Rolling Stones. Watts ha suonato la batteria per cinquantatré anni in un gruppo dalla cui fama e glamour ha preso le distanze. Di tanto in tanto, il batterista si chiede ancora cosa sta facendo in una band che ha iniziato suonando blues e avrebbe dovuto essere sciolta per sua stessa impossibilità nel giro di due o tre anni. Watts si siede sullo sgabello della batteria nel suo abito su misura, producendo un ritmo pigro ma preciso con un tocco di jazz.

Kimi deve essersi stropicciato gli occhi un paio di volte quando ha guardato il mondo in cui è scivolato per aver guidato un'auto con precisione e aver valutato accuratamente il suo comportamento. È finito in questo mondo anche se voleva solo guidare.

'Non avevo nemmeno visto un Gran Premio di Formula dal vivo prima di andare a guidarne uno anch'io.'

Visto che non sai davvero come sei, gli dico, almeno dimmi cosa ti piace fare. Un uomo si rivela anche nelle sue azioni, dopotutto.

'Mi piace usare le mani. Mi piace riparare e riparare, costruire e progettare. Trovo una soluzione abbastanza rapidamente se qualcosa è rotto.'

Ricordo una storia raccontata da Sami Visa sui test del 2017 a Barcellona. Kimi ha notato che la toilette dell'autobus Ferrari non funzionava correttamente. Andò a chiedere gli attrezzi al personale. Gli increduli operai consegnarono uno strumento all'autista stellato. Durante la sua indagine, Kimi ha osservato che la sua barca aveva un sistema simile. Si è infilato sotto l'autobus e ha riparato il bagno in men che non si dica. Il personale è rimasto a bocca aperta.

Kimi è bravo con le mani e loquace. Ma ora sta cominciando a rimanere senza parole. Robin riapre la porta e guarda suo padre. È troppo timido per dire qualcosa, ma papà capisce la sua espressione. Andiamo a fare un pisolino.

Il numero tra parentesi dopo le qualifiche si riferisce a un posto cambiato in griglia.

2001

AUTISTA	SQUADRA	TEMPO
GP D'AUSTRALIA		
1. Michael Schumacher	Ferrari	1.38.26.533
2. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+1.717
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+33.491
6. Kimi Raikkonen	**Sauber-Petronas**	**+1.24.143**
GP d'Australia, qualifiche		
13. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.28.993
GP MALESIA		
1. Michael Schumacher	Ferrari	1.47.34.801
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+23.660
3. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+28,555
Kimi Räikkönon (Sauber-Petronas) si è ritirato al primo giro.		
GP della Malesia, qualifiche		
14. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.37.728
GP DEL BRASILE		
1. David Coulthard	McLaren-Mercedes	1.39.00,834
2. Michael Schumacher	Ferrari	+16,164
3. Nick Heidfeld	Sauber-Petronas	+1 giro
Kimi Räikkönen (Sauber-Petronas) si è ritirato al giro 55.		
GP del Brasile, qualifiche		

10. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.14.924

GP DI SAN MARINO

1. Ralf Schumacher	Williams-BMW	1.30.44.817
2. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+4.352
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+34.766

Kimi Räikkönen (Sauber-Petronas) si è ritirato al 17° giro.

GP di San Marino, qualifiche

10. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.24,71

GP DI SPAGNOLO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.31.03.305
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+40.738
3. Jacques Villeneuve	BAR-Honda	+49.626
8. Kimi Raikkonen	**Sauber-Petronas**	**+1.19.808**

GP di Spagna, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.19.229

GP AUSTRIACO

1. David Coulthard	McLaren-Mercedes	1.27.45.927
2. Michael Schumacher	Ferrari	+2,190
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+2.527
4. Kimi Raikkonen	**Sauber-Petronas**	**+41.593**

GP d'Austria, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.10.396

GP DI MONACO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.47.22.561
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+0,431
3. Eddie Irvine	Jaguar-Cosworth	+30.698
10. Kimi Raikkonen	**Sauber-Petronas**	**+5 giri**

GP di Monaco, qualifiche

15. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.20.081

GP CANADESE

1. Ralf Schumacher	Williams-BMW	1.34.31.522
2. Michael Schumacher	Ferrari	+20,235
3. Mika Häkkinen	McLaren-Mercedes	+40.672
4. Kimi Raikkonen	**Sauber-Petronas**	**+1.08.116**

GP del Canada, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.16.875

GP D'EUROPA

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.29.42.724
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+4.127
3. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+24.993
10. Kimi Raikkonen	**Sauber-Petronas**	**+1 giro**

GP d'Europa, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.16.402

GP DI FRANCESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.33.35.636
2. Ralf Schumacher	Williams-BMW	+10.399
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+16.381
7. Kimi Raikkonen	**Sauber-Petronas**	**+1 giro**

GP di Francia, qualifiche

13. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.14.536

GP d'Inghilterra

1. Mika Häkkinen	McLaren-Mercedes	1.25.33.770
2. Michael Schumacher	Ferrari	+33.646
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+59,281

5. Kimi Raikkonen	**Sauber-Petronas**	**+1 giro**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.22.023

GP DI TEDESCO

1. Ralf Schumacher	Williams-BMW	1.18.17.873
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+46,117
3. Jacques Villeneuve	BAR-Honda	+1.02.806

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 16.

GP di Germania, qualifiche

8. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.40.072

GP UNGHERESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.41.49.675
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+3.363
3. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+3.940
7. Kimi Raikkonen	**Sauber-Petronas**	**+1 giro**

GP d'Ungheria, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.15.906

GP BELGA

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.08.05.002
2. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+10.098
3. Giancarlo Fisichella	Benetton-Renault	+27.742

Kimi Räikkönen (Sauber-Petronas) si è ritirato al primo giro.

GP del Belgio, qualifiche

12. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.59,050

GP D'ITALIA

1. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	1.16.58.493
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+5.175

3. Ralf Schumacher	Williams-BMW	+17,335
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1,23,107**

GP d'Italia, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.23.595

GP DEGLI STATI UNITI

1. Mika Häkkinen	McLaren-Mercedes	1.32.42.840
2. Michael Schumacher	Ferrari	+11.046
3. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+12.043

Kimi Räikkönen (Sauber-Petronas) si è ritirato al secondo giro.

GP degli Stati Uniti, qualifiche

11. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.12.881

GP GIAPPONESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.27.33,298
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+3.154
3. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+23.262

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al quinto giro.

GP del Giappone, qualifiche

12. Kimi Raikkonen	Sauber-Petronas	1.34.581

2002

GP D'AUSTRALIA

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.35.36.792
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+18.628
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+25.067**

GP d'Australia, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.27,161

GP MALESIA

1. Ralf Schumacher	Williams-BMW	1.34.12.912
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+39,700
3. Michael Schumacher	Ferrari	+1.01.795

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 24.

GP della Malesia, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.36.468

GP DEL BRASILE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.31.43.662
2. Ralf Schumacher	Williams-BMW	+0,588
3. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+59.109

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 67 ma è arrivato 12°.

GP del Brasile, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.13.595

GP DI SAN MARINO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.29.10.789
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+17.907
3. Ralf Schumacher	Williams-BMW	+19,755

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 44.

GP di San Marino, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.22,1041

GP DI SPAGNOLO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.30.29.981
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+35,630
3. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+42.623

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al quarto giro.

GP di Spagna, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.17.519

GP AUSTRIACO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.33.51.562
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+0,182
3. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+17,730

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al quinto giro.

GP d'Austria, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.09,154

GP DI MONACO

1. David Coulthard	McLaren-Mercedes	1.45.39.055
2. Michael Schumacher	Ferrari	+1.050
3. Ralf Schumacher	Williams-BMW	+1.07.450

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 41.

GP di Monaco, qualifiche

7. (6) Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.17.660

GP CANADESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.33.36.111
2. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+1,132
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+7.082
4. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+37.563**

GP del Canada, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.13.898

GP D'EUROPA

1. Rubens Barrichello	Ferrari	1.35.07.426
2. Michael Schumacher	Ferrari	+0,294
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+46.435**

GP d'Europa, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.30.591

GP d'Inghilterra

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.31.45.015
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+14.578
3. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+31,661

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 44.

GP di Gran Bretagna, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.20,133

GP DI FRANCESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.32.09.837
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1,104**
3. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+31,975

GP di Francia, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.12.244

GP DI TEDESCO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.27.52.078
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+10.503
3. Ralf Schumacher	Williams-BMW	+14.466

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 59.

GP di Germania, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.15.639

GP UNGHERESE

1. Rubens Barrichello	Ferrari	1.41.49.001
2. Michael Schumacher	Ferrari	+0,434
3. Ralf Schumacher	Williams-BMW	+13,355
4. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+29.479**

GP d'Ungheria, qualifiche

11. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.15.243

GP BELGA

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.21.20.634
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+1.977
3. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+18.445

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 35.

GP del Belgio, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.44,150

GP D'ITALIA

1. Rubens Barrichello	Ferrari	1.16.19.982
2. Michael Schumacher	Ferrari	+0,255
3. Eddie Irvine	Jaguar-Cosworth	+52.579

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 29.

GP d'Italia, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.21.712

GP DEGLI STATI UNITI

1. Rubens Barrichello	Ferrari	1.31.08,0
2. Michael Schumacher	Ferrari	+0,011
3. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+7.799

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 50.

GP degli Stati Uniti, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.11.633

GP GIAPPONESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.26.59.698
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+0,506
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+23.292**

GP del Giappone, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.32,197

2003

GP D'AUSTRALIA

1. David Coulthard	McLaren-Mercedes	1.34.42.124
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+8.675
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+9.192**

GP d'Australia, qualifiche

15. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.29,470

GP MALESIA

1. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**1.32.22,195**
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+39,286
3. Fernando Alonso	Renault	+1.04.007

GP della Malesia, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.37.858

GP DEL BRASILE

1. Giancarlo Fisichella	Giordania-Ford	1.31.17.748
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+0,945**
3. Fernando Alonso	Renault	+6.348

GP del Brasile, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.13.866

GP DI SAN MARINO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.28.12.058
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1.882**
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+2.291

GP di San Marino, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.23,148

GP DI SPAGNOLO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.33.46.933
2. Fernando Alonso	Renault	+5.716
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+18,001

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al primo giro.

GP di Spagna, qualifiche

20. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.31.900

GP AUSTRIACO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.24.04.888
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+3.362**
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+3.951

GP d'Austria, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.09.189

GP DI MONACO

1. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	1.42.19.010
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+0.602**
3. Michael Schumacher	Ferrari	+1.720

GP di Monaco, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.15.295

GP CANADESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.31.13.591
2. Ralf Schumacher	Williams-BMW	+0,784
3. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+1,355
6. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1.10.502**

GP del Canada, qualifiche

20. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	non c'è tempo

GP D'EUROPA

1. Ralf Schumacher	Williams-BMW	1.34.43.622

2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+16.821
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+39,673

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 25.

GP d'Europa, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.31.523

GP DI FRANCESE

1. Ralf Schumacherr	Williams-BMW	1.30.49.213
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+13.813
3. Michael Schumacher	Ferrari	+19,568
4. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+38.047**

GP di Francia, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.15.533

GP d'Inghilterra

1. Rubens Barrichello	Ferrari	1.28.37.554
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+5.462
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+10.656**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.21.695

GP DI TEDESCO

1. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	1.28.48.769
2. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+1.05.459
3. Jarno Trulli	Renault	+1.09.060

Kimi Räikkönen si è ritirato al primo giro.

GP di Germania, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.15.874

GP UNGHERESE

1. Fernando Alonso	Renault	1.39.01.460

2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+16,768**
3. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+34.537

GP d'Ungheria, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.22.742

GP D'ITALIA

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.14.19,838
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+5.294
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+11.835
4. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+12.834**

GP d'Italia, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.21.466

GP DEGLI STATI UNITI

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.33.35.997
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+18.258**
3. Heinz-Harald Frentzen	Sauber-Petronas	+37,964

GP degli Stati Uniti, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.11.670

GP GIAPPONESE

1. Rubens Barrichello	Ferrari	1.25.11.743
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+11.085**
3. David Coulthard	McLaren-Mercedes	+11.614

GP del Giappone, qualifiche

8. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.33.272

2004

GP D'AUSTRALIA

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.24.15.757

2. Rubens Barrichello	Ferrari	+13.605
3. Fernando Alonso	Renault	+34.673

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 9.

GP d'Australia, qualifiche

10. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.26.297

GP MALESIA

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.31.07.490
2. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+5.022
3. Jenson Button	BAR-Honda	+11.568

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 42.

GP della Malesia, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.34,164

GP DEL BAHRAIN

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.28.34.875
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+1,367
3. Jenson Button	BAR-Honda	+26.687

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 7.

GP del Bahrain, qualifiche

20. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	non c'è tempo

GP DI SAN MARINO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.26.19.670
2. Jenson Button	BAR-Honda	+9.702
3. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	+21.617
8. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1 giro**

GP di San Marino, qualifiche

20. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	non c'è tempo

GP DI SPAGNOLO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.27.32.841
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+13.290
3. Jarno Trulli	Renault	+32,294
11. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1 giro**

GP di Spagna, qualifiche

13. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.17.445

GP DI MONACO

1. Jarno Trulli	Renault	1.45.46.601
2. Jenson Button	BAR-Honda	+0,497
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+1.15.766

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al 27° giro.

GP di Monaco, qualifiche

6. (5) Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.14.592

GP D'EUROPA

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.32.35,101
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+17.989
3. Jenson Button	BAR-Honda	+22.533

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 9.

GP d'Europa, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.29,137

GP CANADESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.28.24.803
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+5.108
3. Jenson Button	BAR-Honda	+20.409
5. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1 giro**

GP del Canada, qualifiche

8. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.13.595

GP DEGLI STATI UNITI

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.40.29.914
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+2,950
3. Takuma Sato	BAR-Honda	+22.036
6. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1 giro**

GP degli Stati Uniti, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.11,137

GP DI FRANCESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.30.18.133
2. Fernando Alonso	Renault	+8.329
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+31,622
7. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+36.230**

GP di Francia, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.14.346

GP d'Inghilterra

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.24.42.700
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+2,130**
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+3.114

GP di Gran Bretagna, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.18.233

GP DI TEDESCO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.23.54.848
2. Jenson Button	BAR-Honda	+8.388
3. Fernando Alonso	Renault	+16.351

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 13.

GP di Germania, qualifiche

4. (3) Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.13.690

GP UNGHERESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.35.26,131
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+4.696
3. Fernando Alonso	Renault	+44.599

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 13.

GP d'Ungheria, qualifiche

10. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.20.570

GP BELGA

1. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**1.32.35.274**
2. Michael Schumacher	Ferrari	+3.132
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+4.371

GP del Belgio, qualifiche

10. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.59,635

GP D'ITALIA

1. Rubens Barrichello	Ferrari	1.15.18.448
2. Michael Schumacher	Ferrari	+1,347
3. Jenson Button	BAR-Honda	+10,197

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 13.

GP d'Italia, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.20.877

GP CINESE

1. Rubens Barrichello	Ferrari	1.29.12.420
2. Jenson Button	BAR-Honda	+1.035
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1.469**

GP di Cina, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.34,178

GP GIAPPONESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.24.26.985
2. Ralf Schumacher	Williams-BMW	+14.098
3. Jenson Button	BAR-Honda	+19.662
6. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+39,362**

GP del Giappone, qualifiche

12. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.36,820

GP DEL BRASILE

1. Juan Pablo Montoya	Williams-BMW	1.28.01.451
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1.022**
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+24.099

GP del Brasile, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.10.892

2005

GP D'AUSTRALIA

1. Giancarlo Fisichella	Renault	1.24.17.336
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+5,553
3. Fernando Alonso	Renault	+6.712
8. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+39,633**

GP d'Australia, qualifiche

10. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	3.15.558

GP MALESIA

1. Fernando Alonso	Renault	1.31.33.736
2. Jarno Trulli	Toyota	+24.327
3. Nick Heidfeld	Williams-BMW	+32,188
9. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1,21,580**

GP della Malesia, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.36.644

GP DEL BAHRAIN

1. Fernando Alonso	Renault	1.29.18.531
2. Jarno Trulli	Toyota	+13.409
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+32.063**

GP del Bahrain, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	3.03.524

GP DI SAN MARINO

1. Fernando Alonso	Renault	1.27.41.921
2. Michael Schumacher	Ferrari	+0,215
3. Alexander Wurz	McLaren-Mercedes	+27.554

Kimi Räikkönen si è ritirato al giro 9.

GP di San Marino, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	2.42.880

GP DI SPAGNOLO

1. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**1.27.16.830**
2. Fernando Alonso	Renault	+27.652
3. Jarno Trulli	Toyota	+45,947

GP di Spagna, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	2.31.421

GP DI MONACO

1. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**1.45.15.556**
2. Nick Heidfeld	Williams-BMW	+13.877
3. Mark Webber	Williams-BMW	+18.484

GP di Monaco, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	2.30,325

GP D'EUROPA

1. Fernando Alonso	Renault	1.31.46.648
2. Nick Heidfeld	Williams-BMW	+16.567
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+18.549
11. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1 giro**

GP d'Europa, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.30.197

GP CANADESE

1. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**1.32.09.290**
2. Michael Schumacher	Ferrari	+1,137
3. Rubens Barrichello	Ferrari	+40.483

GP del Canada, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.15.923

GP DEGLI STATI UNITI

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.29.43.181
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+1.522
3. Tiago Monteiro	Giordania-Toyota	+1 giro

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) non ha guidato il GP.

GP degli Stati Uniti, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.10.694

GP DI FRANCESE

1. Fernando Alonso	Renault	1.31.22.232
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+11.805**
3. Michael Schumacher	Ferrari	+1.21,914

GP di Francia, qualifiche

3. (13) Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	3.15.558

GP d'Inghilterra

1. Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	1.24.29,588

2. Fernando Alonso	Renault	+2.739
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+14.436**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

2. (12) Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.19.932

GP DI TEDESCO

1. Fernando Alonso	Renault	1.26.28.599
2. Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	+22.569
3. Jenson Button	BAR-Honda	+24.422

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 32.

GP di Germania, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.14,320

GP UNGHERESE

1. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**1.37.25.552**
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+35.581
3. Ralf Schumacher	Toyota	+36,129

GP d'Ungheria, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.20.891

GP TURCO

1. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**1.24.34.454**
2. Fernando Alonso	Renault	+18.609
3. Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	+19.635

GP di Turchia, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.26.797

GP D'ITALIA

1. Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	1.14.28.659
2. Fernando Alonso	Renault	+2.479
3. Giancarlo Fisichella	Renault	+17.975

4. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+22.775**

GP d'Italia, qualifiche

1. (11) Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.20.878

GP BELGA

1. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**1.30.01.295**
2. Fernando Alonso	Renault	+28.394
3. Jenson Button	BAR-Honda	+32.077

GP del Belgio, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.46,440

GP DEL BRASILE

1. Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	1.29.20.574
2. Kimi Raikkonenr	**McLaren-Mercedes**	**+2.527**
3. Fernando Alonso	Renault	+24,840

GP del Brasile, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.12.781

GP GIAPPONESE

1. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**1.29.02.212**
2. Giancarlo Fisichella	Renault	+1.633
3. Fernando Alonso	Renault	+17,456

GP del Giappone, qualifiche

17. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	2.02.309

GP CINESE

1. Fernando Alonso	Renault	1.39.53.618
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+4.015**
3. Ralf Schumacher	Toyota	+25.376

GP di Cina, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.34.488

2006

GP DEL BAHRAIN

1. Fernando Alonso	Renault	1.29.46.205
2. Michael Schumacher	Ferrari	+1.246
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+19,360**

GP del Bahrain, qualifiche

22. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	non c'è tempo

GP MALESIA

1. Giancarlo Fisichella	Renault	1.30.40.529
2. Fernando Alonso	Renault	+4.585
3. Jenson Button	Honda	+9.631

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al primo giro.

GP della Malesia, qualifiche

7. (6) Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.34.983

GP D'AUSTRALIA

1. Fernando Alonso	Renault	1.34.27.870
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+1.829**
3. Ralf Schumacher	Toyota	+24.824

GP d'Australia, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.25.822

GP DI SAN MARINO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.31.06.486
2. Fernando Alonso	Renault	+2.096
3. Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	+15.868
5. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+17.524**

GP di San Marino, qualifiche

8. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.24,158

GP D'EUROPA

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.35.58.765
2. Fernando Alonso	Renault	+3.751
3. Felipe Massa	Ferrari	+4.447
4. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+4.879**

GP d'Europa, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.31.263

GP DI SPAGNOLO

1. Fernando Alonso	Renault	1.26.21.759
2. Michael Schumacher	Ferrari	+18.502
3. Giancarlo Fisichella	Renault	+23.951
5. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+56.875**

GP di Spagna, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.16.613

GP DI MONACO

1. Fernando Alonso	Renault	1.43.43.116
2. Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes	+14.567
3. David Coulthard	Red Bull Ferrari	+52,298

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 50.

GP di Monaco, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.13.887

GP d'Inghilterra

1. Fernando Alonso	Renault	1.25.51.927
2. Michael Schumacher	Ferrari	+13,951
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+18.672**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.20.397

GP CANADESE

1. Fernando Alonso	Renault	1.34.37.308
2. Michael Schumacher	Ferrari	+2,111
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+8.813**

GP del Canada, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.15.376

GP DEGLI STATI UNITI

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.34.35.199
2. Felipe Massa	Ferrari	+7.984
3. Giancarlo Fisichella	Renault	+16.595

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al primo giro.

GP degli Stati Uniti, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.13,174

GP DI FRANCESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.32.07.803
2. Fernando Alonso	Renault	+10,131
3. Felipe Massa	Ferrari	+22.546
5. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+33.006**

GP di Francia, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.16.281

GP DI TEDESCO

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.27.51.693
2. Felipe Massa	Ferrari	+0,720
3. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+13.206**

GP di Germania, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.14.070

GP UNGHERESE

1. Jenson Button	Honda	1.52.20.941
2. Pedro de la Rosa	McLaren-Mercedes	+30.837
3. Nick Heidfeld	BMW Sauber	+43.822

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 25.

GP d'Ungheria, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.19,599

GP TURCO

1. Felipe Massa	Ferrari	1.28.51.082
2. Fernando Alonso	Renault	+5,575
3. Michael Schumacher	Ferrari	+5.656

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al secondo giro.

GP di Turchia, qualifiche

8. (7) Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.27.866

GP D'ITALIA

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.14.51.975
2. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+8.046**
3. Robert Kubica	BMW Sauber	+26.414

GP d'Italia, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.21.484

GP CINESE

1. Michael Schumacher	Ferrari	1.37.32.747
2. Fernando Alonso	Renault	+3.121
3. Giancarlo Fisichella	Renault	+44,197

Kimi Räikkönen (McLaren-Mercedes) si è ritirato al giro 18.

GP di Cina, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.45,754

GP GIAPPONESE

1. Fernando Alonso	Renault	1.23.52.413
2. Felipe Massa	Ferrari	+16,151
3. Giancarlo Fisichella	Renault	+23.953
5. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+43.596**

GP del Giappone, qualifiche

11. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.30.827

GP DEL BRASILE

1. Felipe Massa	Ferrari	1.31.53.751
2. Fernando Alonso	Renault	+18.658
3. Jenson Button	Honda	+19.394
5. Kimi Raikkonen	**McLaren-Mercedes**	**+28.503**

GP del Brasile, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes	1.11.299

2007

GP D'AUSTRALIA

1. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**1.25.28.770**
2. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+7.242
3. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+18.595

GP d'Australia, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.26.072

GP MALESIA

1. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	1.32.14.930
2. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+17.557
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+18,339**

GP della Malesia, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.35.479

GP DEL BAHRAIN

1. Felipe Massa	Ferrari	1.33.27.515
2. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+2,360
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+10.839**

GP del Bahrain, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.33,131

GP DI SPAGNOLO

1. Felipe Massa	Ferrari	1.31.36.230
2. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+6.790
3. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+17,456

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 9.

GP di Spagna, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.21.723

GP DI MONACO

1. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	1.40.29.329
2. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+ 4.095
3. Felipe Massa	Ferrari	+1.09.114
8. Kimi Raikkonen	Ferrari	**+1 giro**

GP di Monaco, qualifiche

16. Kimi Raikkonen	Ferrari	non c'è tempo

GP CANADESE

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.44.11.292
2. Nick Heidfeld	BMW Sauber	+4.343
3. Alexander Wurz	Williams-Toyota	+5.325
5. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+13,007**

GP del Canada, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.16.411

GP DEGLI STATI UNITI

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.31.09.965
2. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+1.518
3. Felipe Massa	Ferrari	+12.842
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+15.422**

GP degli Stati Uniti, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.12.839

GP DI FRANCESE

1. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**1.30.54.200**
2. Felipe Massa	Ferrari	+2,414
3. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+32,153

GP di Francia, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.15,257

GP d'Inghilterra

1. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**1.21.43.074**
2. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+2.459
3. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+39,373

GP di Gran Bretagna, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.20.099

GP D'EUROPA

1. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	2.06.26.358
2. Felipe Massa	Ferrari	+8.155
3. Mark Webber	Red Bull Renault	+1.05.674

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 34.

GP d'Europa, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.31.450

GP UNGHERESE

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.35.52.991
2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+0,715**
3. Nick Heidfeld	BMW Sauber	+43,129

GP d'Ungheria, qualifiche

4. (3) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.20,410

GP TURCO

1. Felipe Massa	Ferrari	1.26.42.161
2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+2,275**
3. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+26,181

GP di Turchia, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.27.546

GP D'ITALIA

1. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	1.18.37.806
2. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+6.062
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+27,325**

GP d'Italia, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.23,183

GP BELGA

1. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**1.20.39.066**
2. Felipe Massa	Ferrari	+4.695
3. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+14.343

GP del Belgio, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.45.994

GP GIAPPONESE

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	2.00.34.579
2. Heikki Kovalainen	Renault	+8.377
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+9.478**

GP del Giappone, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.25.516

GP CINESE

1. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**1.37.58.395**
2. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+9,806
3. Felipe Massa	Ferrari	+12.891

GP di Cina, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.36.044

GP DEL BRASILE

1. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**1.28.15,270**
2. Felipe Massa	Ferrari	+1,493
3. Fernando Alonso	McLaren-Mercedes	+57.019

GP del Brasile, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.12,322

2008

GP D'AUSTRALIA

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.34.50.616
2. Nick Heidfeld	BMW Sauber	+5.478
3. Nico Rosberg	Williams-Toyota	+8.163

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 53 ma è arrivato 8° in qualifica.

GP d'Australia, qualifiche

16. (15) Kimi Raikkonen	Ferrari	non c'è tempo

GP MALESIA

1. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**1.31.18.555**
2. Robert Kubica	BMW Sauber	+19,750
3. Heikki Kovalainen	McLaren-Mercedes	+38.450

GP della Malesia, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.36,230

GP DEL BAHRAIN

1. Felipe Massa	Ferrari	1.31.06.970
2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+3.339**
3. Robert Kupica	BMW Sauber	+4.998

GP del Bahrain, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.33.418

GP DI SPAGNOLO

1. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**1.38.19.051**
2. Felipe Massa	Ferrari	+6.790
3. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+4.187

GP di Spagna, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.21.813

GP TURCO

1. Felipe Massa	Ferrari	1.26.49.451
2. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+3.779
3. Lewis Hamilton	**Ferrari**	**+4.271**

GP di Turchia, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.27.936

GP DI MONACO

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	2.00.42.742
2. Robert Kupica	BMW Sauber	+3.064
3. Felipe Massa	Ferrari	+4.811
9. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+33.792**

GP di Monaco, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.15.815

GP CANADESE

1. Robert Kupica	BMW Sauber	1.36.24.227
2. Nick Heidfeld	BMW Sauber	+16.495
3. David Coulthard	Red Bull Renault	+23.352

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 19.

GP del Canada, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.18.735

GP DI FRANCESE

1. Felipe Massa	Ferrari	1.31.50.245
2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+17,984**
3. Jarno Trulli	Toyota	+28,250

GP di Francia, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.16.449

GP d'Inghilterra

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.39.09.440
2. Nick Heidfeld	BMW Sauber	+1.08.577
3. Rubens Barrichello	Honda	+1.22.273
9. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1 giro**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.16.449

GP DI TEDESCO

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.37.27.067
2. Nelson Piquet Jr.	Renault	+5,586
3. Felipe Massa	Ferrari	+9.339
6. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+14.403**

GP di Germania, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.16.389

GP UNGHERESE

1. Heikki Kovalainen	McLaren-Mercedes	2.00.42.742
2. Timo Glock	Toyota	+11.061
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+16.856**

GP d'Ungheria, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.21.516

GP D'EUROPA

1. Felipe Massa	Ferrari	1.35.32.339
2. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+5.611
3. Robert Kubica	BMW Sauber	+37,353

Kimi Räikkönen è stato interrotto al giro 34.

GP d'Europa, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.31.450

GP BELGA

1. Felipe Massa	Ferrari	1.22.59.394
2. Nick Heidfeld	BMW Sauber	+9.383
3. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+10.539

Kimi Räikkönen si è ritirato al giro 42 ma era 18°.

GP del Belgio, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.47.992

GP D'ITALIA

1. Sebastian Vettel	Toro Rosso-Ferrari	1.26.47.494
2. Heikki Kovalainen	McLaren-Mercedes	+12,512
3. Robert Kubica	BMW Sauber	+20.471
9. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+39,468**

GP d'Italia, qualifiche

14. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.37.522

GP DI SINGAPORE

1. Fernando Alonso	Renault	1.57.16,304
2. Nico Rosberg	Williams-Toyota	+2.957
3. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+5.917

Kimi Räikkönen si è ritirato al giro 57 ma è arrivato 15°.

GP di Singapore, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.45.617

GP GIAPPONESE

1. Fernando Alonso	Renault	1.30.21.892
2. Robert Kubica	BMW Sauber	+5.283
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+6,400**

GP del Giappone, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.18.644

GP CINESE

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.31.57.403
2. Felipe Massa	Ferrari	+14.925
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+16.445**

GP di Cina, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.36.645

GP DEL BRASILE

1. Felipe Massa	Ferrari	1.31.57.403
2. Fernando Alonso	Renault	+13.298
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+16,235**

GP del Brasile, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.12.825

GP D'AUSTRALIA

1. Jenson Button	Brawn-Mercedes	1.34.15.784
2. Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	+0,807
3. Jarno Trulli	Toyota	+1.604

Kimi Räikkönen si è ritirato al giro 55 ma è arrivato 15°.

GP d'Australia, qualifiche

9. (7) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.27,163

GP MALESIA

1. Jenson Button	Brawn-Mercedes	55.30.622
2. Nick Heidfeld	BMW Sauber	+22.722
3. Timo Glock	Toyota	+23.513
14. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+2.22.841**

GP della Malesia, qualifiche

9. (7) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.36,170

GP CINESE

1. Sebastian Wettel	Red Bull Renault	1.57.43,485
2. Mark Webber	Red Bull Renault	+10,970
3. Jenson Button	Brawn-Mercedes	+44.975
10. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.31.750**

GP di Cina, qualifiche

8. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.38.089

GP DEL BAHRAIN

1. Jenson Button	Brawn-Mercedes	1.31.48.182
2. Sebastian Wettel	Red Bull Renault	+7.187
3. Jarno Trulli	Toyota	+9.170
6. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+42.057**

GP del Bahrain, qualifiche

10. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.35.380

GP DI SPAGNOLO

1. Jenson Button	Brawn-Mercedes	1.37.19.202
2. Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	+13.056
3. Mark Webber	Red Bull Renault	+13,924

Kimi Räikkönen si è ritirato al giro 17.

GP di Spagna, qualifiche

16. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.21.291

GP DI MONACO

1. Jenson Button	Brawn-Mercedes	1.40.44.282
2. Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	+7.666
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+13,442**

GP di Monaco, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.14.927

GP TURCO

1. Jenson Button

Brawn-Mercedes		1.26.24.848
2. Mark Webber	Red Bull Renault	+6.714
3. Sebastian Wettel	Red Bull Renault	+7.461
9. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+50,246**

GP di Turchia, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.28.815

GP d'Inghilterra

1. Sebastian Wettel	Red Bull Renault	1.22.49.328
2. Mark Webber	Red Bull Renault	+15,188
3. Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	+41,175
8. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.09.622**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	1.20.715

GP DI TEDESCO

1. Mark Webber	Red Bull Renault	1.36.43.310
2. Sebastian Wettel	Red Bull Renault	+9.252
3. Felipe Massa	Ferrari	+15.906

Kimi Räikkönen si è ritirato al giro 34.

GP di Germania, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.34,710

GP UNGHERESE

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.38.23.876
2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+11.529**
3. Mark Webber	Red Bull Renault	+16.856

GP d'Ungheria, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.22.468

GP D'EUROPA

1. Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	1.35.51.289
2. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+2,358
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+15.994**

GP d'Europa, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.40,144

GP BELGA

1. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**1.23.50,995**
2. Giancarlo Fisichella	Force India-Mercedes	+0,939
3. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	+3.875

GP del Belgio, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.46.633

GP D'ITALIA

1. Rubens Barrichello	Brawn-Mercedes	1.16.21.706
2. Jenson Button	Brawn-Mercedes	+2,866
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+30.664**

GP d'Italia, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.24.523

GP DI SINGAPORE

1. Lewis Hamilton	Brawn-Mercedes	1.56.06.337
2. Timo Glock	Toyota	+9.634
3. Fernando Alonso	Renault	+16.624
10. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+58.892**

GP di Singapore, qualifiche

13. (12) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.47,177

GP GIAPPONESE

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.28.20.443
2. Jarno Trulli	Toyota	+4.877

3. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+6.472
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+7.940**

GP del Giappone, qualifiche

8. (5) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.32,980

GP DEL BRASILE

1. Mark Webber	Red Bull Renault	1.32.23.081
2. Robert Kubica	BMW Sauber	+7.626
3. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+18.944
6. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+33,340**

GP del Brasile, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.20,168

ABU DHABI GP

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.34.03.414
2. Mark Webber	Red Bull Renault	+17.857
3. Jenson Button	Brawn-Mercedes	+18.467
12. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+54,317**

GP di Abu Dhabi, qualifiche

11. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.40.726

2012

GP D'AUSTRALIA

1. Jenson Button	McLaren-Mercedes	1.34.09.565
2. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	+2,139
3. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+4.075
7. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+38.014**

GP d'Australia, qualifiche

18. (7) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.27.758

GP MALESIA

1. Fernando Alonso	Ferrari	2.44.51.812
2. Sergio Perez	Sauber-Ferrari	+2.263
3. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+14.591
5. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+29,456**

GP della Malesia, qualifiche

5. (10) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.36.461

GP CINESE

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.36.26.929
2. Jenson Button	McLaren-Mercedes	+20.626
3. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+26.012
14. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+50,573**

GP di Cina, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.35.898

GP DEL BAHRAIN

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.35.10.990
2. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+3.333**
3. Romain Grosjean	Lotus-Renault	+10,194

GP del Bahrain, qualifiche

11. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.33.789

GP DI SPAGNOLO

1. Pastor Maldonado	Williams-Renault	1.39.09,145
2. Fernando Alonso	Ferrari	+3.195
3. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+3.884**

GP di Spagna, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.22.487

GP DI MONACO

1. Mark Webber	Red Bull Renault	1.46.06.557
2. Nico Rosberg	Mercedes	+ 0,643
3. Fernando Alonso	Ferrari	+0,947
9. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+44.036**

GP di Monaco, qualifiche

8. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.15,199

GP CANADESE

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.32.29,586
2. Romain Grosjean	Lotus-Renault	+2.513
3. Sergio Perez	Sauber-Ferrari	+5.260
8. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+15.567**

GP del Canada, qualifiche

12. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.14.734

GP D'EUROPA

1. Fernando Alonso	Ferrari	1.44.16.649
2. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+6.421**
3. Michael Schumacher	Mercedes	+12.639

GP d'Europa, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.38.513

GP d'Inghilterra

1. Mark Webber	Red Bull Renault	1.25.11.288
2. Fernando Alonso	Ferrari	+3.060
3. Lewis Hamilton	Red Bull Renault	+4.836
5. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+10.314**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1,53,290

GP DI TEDESCO

1. Fernando Alonso	Ferrari	1.31.05.862
2. Jenson Button	McLaren-Mercedes	+6.931
3. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+16.409**

GP di Germania, qualifiche

10. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.45.811

GP UNGHERESE

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.41.05.503
2. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+1.032**
3. Romain Grosjean	Lotus-Renault	+10.518

GP d'Ungheria, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.21.730

GP BELGA

1. Jenson Button	McLaren-Mercedes	1.29.08,530
2. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	+13.624
3. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+25.334**

GP del Belgio, qualifiche

4. (3) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.48,205

GP D'ITALIA

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.19.41.221
2. Sergio Perez	Sauber-Ferrari	+4.356
3. Fernando Alonso	Ferrari	+20.594
5. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+30.881**

GP d'Italia, qualifiche

8. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.24.855

GP DI SINGAPORE

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	2.00.26.144
2. Jenson Button	McLaren-Mercedes	+8.959

3. Fernando Alonso	Ferrari	+15,227
6. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+35.759**

GP di Singapore, qualifiche

12. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.48.261

GP GIAPPONESE

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.28.56.242
2. Felipe Massa	Ferrari	+20.632
3. Kamui Kobayashi	Sauber-Ferrari	+24.538
6. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+50,424**

GP del Giappone, qualifiche

8. (7) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.32,980

GP di Corea

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.36.28.651
2. Mark Webber	Red Bull Renault	+8.231
3. Fernando Alonso	Ferrari	+13.944
5. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+36.739**

GP di Corea, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.37.625

GP INDIANO

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.31.10.744
2. Fernando Alonso	Ferrari	+9.437
3. Mark Webber	Red Bull Renault	+13.217
7. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+45,227**

GP dell'India, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.26,236

ABU DHABI GP

1. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**1.45.58.667**

2. Fernando Alonso	Ferrari	+0,852
3. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	+4.163

GP di Abu Dhabi, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.41.260

GP DEGLI STATI UNITI

1. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1.35.55.269
2. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	+0,675
3. Fernando Alonso	Ferrari	+39,229
6. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+1.04.425**

GP degli Stati Uniti, qualifiche

5. (4) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.36.708

GP DEL BRASILE

1. Jenson Button	Red Bull Renault	1.45.22.656
2. Fernando Alonso	Mercedes	+2,754
3. Felipe Massa	Ferrari	+3.615
10. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+1 giro**

GP del Brasile, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.13.298

2013

GP D'AUSTRALIA

1. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**1.30.03,225**
2. Fernando Alonso	Ferrari	+12.451
3. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	+22.346

GP d'Australia, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.28.738

GP MALESIA

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.38.56.681
2. Mark Webber	Red Bull Renault	+4.298
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+12,181
7. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+48.479**

GP della Malesia, qualifiche

7. (10) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.52.970

GP CINESE

1. Fernando Alonso	Ferrari	1.36.26.945
2. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+10,168**
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+12.322

GP di Cina, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.34.761

GP DEL BAHRAIN

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.36.00,498
2. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+9,111**
3. Romain Grosjean	Lotus-Renault	+19,507

GP del Bahrain, qualifiche

9. (8) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.33.327

GP DI SPAGNOLO

1. Felipe Massa	Ferrari	1.31.36.230
2. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+9.338**
3. Felipe Massa	Ferrari	+26.049

GP di Spagna, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.21,177

GP DI MONACO

1. Nico Rosberg	Mercedes	2.17.52.506
2. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	+3.889

3. Mark Webber	Red Bull Renault	+6.314
10. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+44.036**

GP di Monaco, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.14.822

GP CANADESE

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.32.09.143
2. Fernando Alonso	Ferrari	+14.408
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+15.942
9. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+1 giro**

GP del Canada, qualifiche

9. (10) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.27.432

GP d'Inghilterra

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.32.59,456
2. Mark Webber	Red Bull Renault	+0,765
3. Fernando Alonso	Ferrari	+7.124
5. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+11,257**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

8. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.30.962

GP DI TEDESCO

1. Sebastian Wettel	Red Bull Renault	1.41.14.711
2. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+1,008**
3. Romain Grosjean	Lotus-Renault	+5.830

GP di Germania, qualifiche

2. (4) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.29.892

GP UNGHERESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.42.29.445
2. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+10.938**

3. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	+12.459

GP d'Ungheria, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.19.851

GP BELGA

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.23.42,196
2. Fernando Alonso	Ferrari	+16.869
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+27.734

Kimi Räikkönen (Lotus-Renault) si è ritirato al giro 25.

GP del Belgio, qualifiche

8. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	2.03.390

GP D'ITALIA

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.18.33.352
2. Fernando Alonso	Ferrari	+5.467
3. Mark Webber	Red Bull Renault	+6.350
11. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+38.695**

GP d'Italia, qualifiche

11. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.24,610

GP DI SINGAPORE

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.59.13.132
2. Fernando Alonso	Ferrari	+32.627
3. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+43.920**

GP di Singapore, qualifiche

13. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.44,658

GP di Corea

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.43.13.701
2. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+4.224**
3. Romain Grosjean	Lotus-Renault	+4.927

GP di Corea, qualifiche

10. (9) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.38.822

GP GIAPPONESE

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.26.49.301
2. Mark Webber	Red Bull Renault	+7.129
3. Romain Grosjean	Lotus-Renault	+9.910
5. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+47,325**

GP del Giappone, qualifiche

9. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.31.684

GP INDIANO

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.31.12.187
2. Nico Rosberg	Mercedes	+29,823
3. Romain Grosjean	Lotus-Renault	+39,892
7. Kimi Raikkonen	**Lotus-Renault**	**+1.07.988**

GP dell'India, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.25.248

ABU DHABI GP

1. Sebastian Vettel	Red Bull Renault	1.38.06,1067
2. Mark Webber	Red Bull Renault	+30.829
3. Nico Rosberg	Mercedes	+33,650

Kimi Räikkönen si è ritirato al primo giro e si è ritirato dalle ultime due gare della stagione.

GP di Abu Dhabi, qualifiche

5. (22) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.40.542

2014

GP D'AUSTRALIA

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.32.58.710

2. Kevin Magnussen	McLaren-Mercedes	+26,777
3. Jenson Button	McLaren-Mercedes	+30.027
7. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+57.675**

GP d'Australia, qualifiche

12. (11) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.44.494

GP MALESIA

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.40.25,9741
2. Nico Rosberg	Mercedes	+17.313
3. Sebastian Vettel	Red Bull Racing-Renault	+24.534
12. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1 giro**

GP della Malesia, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	2.01.218

GP DEL BAHRAIN

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.39.42.743
2. Nico Rosberg	Mercedes	+1.085
3. Sergio Perez	Force India-Mercedes	+24.067
10. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+33,462**

GP del Bahrain, qualifiche

6. (5) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.34.368

GP CINESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.33.28.338
2. Nico Rosberg	Mercedes	+18.062
3. Fernando Alonso	Ferrari	+23.604
8. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.16,335**

GP di Cina, qualifiche

11. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.56.860

GP DI SPAGNOLO

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.41.05.155
2. Nico Rosberg	Mercedes	+0,636
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	+49.014
7. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1 giro**

GP di Spagna, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.27,104

GP DI MONACO

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.49.27.661
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+9.210
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	+9.614
12. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1 giro**

GP di Monaco, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.17.389

GP CANADESE

1. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	1.39.12.830
2. Nico Rosberg	Mercedes	+4.236
3. Sebastian Vettel	Red Bull Racing-Renault	+5.247
10. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+53.678**

GP del Canada, qualifiche

10. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.16,214

GP AUSTRIACO

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.27.54.976
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+1.932
3. Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+8.172
10. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+47,777**

GP d'Austria, qualifiche

8. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.10.795

GP d'Inghilterra

1. Lewis Hamilton	Mercedes	2.26.52.094
2. Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+30,135
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	+46.495

Kimi Räikkönen si è ritirato al primo giro.

GP di Gran Bretagna, qualifiche

20. (18) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.46.684

GP DI TEDESCO

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.33.42.914
2. Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+20.789
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+22,530
11. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1 giro**

GP di Germania, qualifiche

12. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.18.273

GP UNGHERESE

1. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	1.53.05.058
2. Fernando Alonso	Ferrari	+5.225
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+5.857
6. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+31,491**

GP d'Ungheria, qualifiche

17. (16) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.26.792

GP BELGA

1. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	1.24.36.556
2. Nico Rosberg	Mercedes	+3,3835
3. Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+28.032
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+36.815**

GP del Belgio, qualifiche

8. Kimi Raikkonen	Ferrari	2.08.780

GP D'ITALIA

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.19.10.236
2. Nico Rosberg	Mercedes	+3,175
3. Felipe Massa	Williams-Mercedes	+25.026
9. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.03.535**

GP d'Italia, qualifiche

12. (11) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.26,110

GP DI SINGAPORE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	2.00.04.795
2. Sebastian Vettel	Red Bull Racing-Renault	+13.534
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	+14,273
8. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.00,641**

GP di Singapore, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.46,170

GP GIAPPONESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.51.43.021
2. Nico Rosberg	Mercedes	+9,180
3. Sebastian Vettel	Red Bull Racing-Renault	+29.122
12. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1 giro**

GP del Giappone, qualifiche

10. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.34.548

GP DI RUSSIA

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.31.50.744
2. Nico Rosberg	Mercedes	+13.657
3. Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+17.425
9. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.18.877**

GP di Russia, qualifiche

9. (8) Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1.39.771

GP DEGLI STATI UNITI

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.40.04.785
2. Nico Rosberg	Mercedes	+4.314
3. Daniel Ricciardo	Ferrari	+25,560
13. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1 giro**

GP degli Stati Uniti, qualifiche

9. (8) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.37.804

GP DEL BRASILE

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.30.02.555
2. Lewis Hamiton	Mercedes	+1,457
3. Felipe Massa	Williams-Mercedes	+41,031
7. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.03.730**

GP del Brasile, qualifiche

10. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.11.099

ABU DHABI GP

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.39.02.619
2. Felipe Massa	Williams-Mercedes	+2,576
3. Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+28,880
10. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.27.820**

GP di Abu Dhabi, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.42.236

2015

GP D'AUSTRALIA

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.31.54.067
2. Nico Rosberg	Mercedes	+1,360
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+34.523

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 40.

GP d'Australia, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.27.790

GP MALESIA

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.41.05.793
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+8.569
3. Nico Rosberg	Mercedes	+12,310
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+53,822**

GP della Malesia, qualifiche

11. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.42.173

GP CINESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.39.42.008
2. Nico Rosberg	Mercedes	+0,714
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+2,988
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+3.835**

GP di Cina, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.37,232

GP DEL BAHRAIN

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.35.05.809
2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+3.380**
3. Nico Rosberg	Mercedes	+6.033

GP del Bahrain, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.33.227

GP DI SPAGNOLO

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.41.12.555
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+17.551
3. Sebastian Vettel	Mercedes	+45,342
5. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.00.002**

GP di Spagna, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.26.414

GP DI MONACO

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.49.18.420
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+4.486
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+6.053
6. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+14,345**

GP di Monaco, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.16.427

GP CANADESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.31.53.145
2. Nico Rosberg	Mercedes	+2,285
3. Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+40,666
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+45.625**

GP del Canada, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.15.014

GP AUSTRIACO

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.30.16.930
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+8.800
3. Felipe Massa	Williams-Mercedes	+17.573

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al primo giro.

GP d'Austria, qualifiche

18. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.12.867

GP d'Inghilterra

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.31.27.729
2. Nico Rosberg	Mercedes	+10.956
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+25.443
8. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1 giro**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.33.379

GP UNGHERESE

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.46.09.985
2. Daniil Kvyat	Red Bull Racing-Renault	+15.748
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	+25.084

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 55.

GP d'Ungheria, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.23.020

GP BELGA

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.23.40.387
2. Nico Rosberg	Mercedes	+2.058
3. Romain Grosjean	Lotus-Mercedes	+37,988
7. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+55,703**

GP del Belgio, qualifiche

14. (16) Kimi Raikkonen	Ferrari	non c'è tempo

GP D'ITALIA

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.18.00,688
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+25.042
3. Felipe Massa	Williams-Mercedes	+47.635
5. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.08.860**

GP d'Italia, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.23.631

GP DI SINGAPORE

1. Sebastian Vettel	Ferrari	2.01.22,118
2. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-Renault	+1.478
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+17,154**

GP di Singapore, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.44.667

GP GIAPPONESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.28.06.508
2. Nico Rosberg	Mercedes	+18.964
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+20,850
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+33,768**

GP del Giappone, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.33,347

GP DI RUSSIA

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.37.110,24
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+5.953
3. Sergio Perez	Force India-Mercedes	+28.918
8. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.12.358**

GP di Russia, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.38.348

GP DEGLI STATI UNITI

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.50.52.703
2. Nico Rosberg	Mercedes	+2,850
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+3.381

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 25.

GP degli Stati Uniti, qualifiche

8. (18) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.59,703

GP MESSICANO

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.42.35.038
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+1.954
3. Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+14.592

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 21.

GP del Messico, qualifiche

15. (19) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.22.494

GP DEL BRASILE

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.31.09.090
2. Lewis Hamiton	Mercedes	+7.756
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+14,244
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+ 47.543**

GP del Brasile, qualifiche

5. (4) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.12,144

ABU DHABI GP

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.38.30,175
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+8.271
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+19.430**

GP di Abu Dhabi, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.41.051

2016

GP D'AUSTRALIA

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.48.15,565
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+8.060
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+9.643

Kimi Räikkönen si è ritirato al giro 21.

GP d'Australia, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.25.033

GP DEL BAHRAIN

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.33.34.696

2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+10,282**
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+30,148

GP del Bahrain, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.30.244

GP CINESE

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.38.53.891
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+37.776
3. Daniil Kvyat	Red Bull Racing-TAG Heuer	+45,936
5. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.05.872**

GP di Cina, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.35.972

GP DI RUSSIA

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.32.41.997
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+25.022
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+31,998**

GP di Russia, qualifiche

4. (3) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.36.663

GP DI SPAGNOLO

1. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	1.41.40.017
2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+0,616**
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+5,581

GP di Spagna, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.23,113

GP DI MONACO

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.59.29,133
2. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+7.252
3. Sergio Perez	Force India-Mercedes	+13.825

Kimi Räikkönen si è ritirato al decimo giro.

GP di Monaco, qualifiche

6. (1) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.14.732

GP CANADESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.31.05.296
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+5.011
3. Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	+46.422
6. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.03.017**

GP del Canada, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.13.579

GP D'EUROPA

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.32.52.366
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+16.696
3. Sergio Perez	Force India-Mercedes	+25,241
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+33,102**

GP d'Europa, qualifiche

5. (4) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.44.269

GP AUSTRIACO

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.27.38.107
2. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	+5.719
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+6.024**

GP d'Austria, qualifiche

6. (4) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.09.901

GP d'Inghilterra

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.34.55.831
2. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	+8.250
3. Nico Rosberg	Mercedes	+16.911

5. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.09.743**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.30.881

GP UNGHERESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.40.30,115
2. Nico Rosberg	Mercedes	+1.977
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+27.539
6. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+49.044**

GP d'Ungheria, qualifiche

14. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.25.435

GP DI TEDESCO

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.30.44.200
2. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+6.996
3. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	+13.413
6. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+37.023**

GP di Germania, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.15,142

GP BELGA

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.44.51.058
2. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+14,113
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+27.634
9. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1,01,109**

GP del Belgio, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.46,910

GP D'ITALIA

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.17.28.089
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+15.070

3. Sebastian Vettel	Ferrari	+20.990
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+27.561**

GP d'Italia, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.22.065

GP DI SINGAPORE

1. Nico Rosberg	Mercedes	1.55.48.950
2. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+0,488
3. Lewis Hamilton	Ferrari	+8.038
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+10,219**

GP di Singapore, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.43,540

GP MALESIA

1. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	1.37.12.776
2. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	+2,443
3. Nico Rosberg	Mercedes	+25.516
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+28.785**

GP della Malesia, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.33.632

GP GIAPPONESE

1. Nico Rosberg	Ferrari	1.26.43.333
2. Max Verstappen	Mercedes	+4.978
3. Lewis Hamilton	Ferrari	+5.776
5. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+28,370**

GP del Giappone, qualifiche

3. (8) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.30.949

GP DEGLI STATI UNITI

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.38.12.618

2. Nico Rosberg	Mercedes	+4.520
3. Daniel Ricciardo	Ferrari	+19.692

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 38.

GP degli Stati Uniti, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.36,131

GP MESSICANO

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.40.31.402
2. Nico Rosberg	Mercedes	+8.354
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+20.858
6. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+49.376**

GP del Messico, qualifiche

6 Kimi Raikkonen	Ferrari	1.19.376

GP DEL BRASILE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	3.01.01.335
2. Nico Rosberg	Mercedes	+11.455
3. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	+21.481

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 19.

GP del Brasile, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.11.404

ABU DHABI GP

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.38.04.013
2. Nico Rosberg	Mercedes	+0,439
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,843
6. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+18.816**

GP di Abu Dhabi, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.39.604

GP D'AUSTRALIA

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.24.11.672
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+9.975
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+11,250
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+22.393**

GP d'Australia, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.23.033

GP CINESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.37.36,158
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+6.250
3. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	+45.192
5. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+48.076**

GP di Cina, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.32,140

GP DEL BAHRAIN

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.33.53.374
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+6.660
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+20.397
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+22.475**

GP del Bahrain, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.29,567

GP DI RUSSIA

1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.28.08.743
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,617
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+11.000**

GP di Russia, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.33,253

GP DI SPAGNOLO

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.35.56.497
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+3.490
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+1,15,820

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al primo giro.

GP di Spagna, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.19.439

GP DI MONACO

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.44.44.340
2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+3.145**
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+3.745

GP di Monaco, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.12,178

GP CANADESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.33.05.154
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+19.783
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+35,297
7. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+58.632**

GP del Canada, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.12,252

GP AZERBAIGIAN

1. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	2.03.55.573
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+3.904
3. Passeggiata con la lancia	Williams-Mercedes	+4.009

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 46 ma è arrivato 14°.

GP dell'Azerbaigian, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.41.693

GP AUSTRIACO

1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.21.48.5236
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+0,658
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+6.012
5. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+20,370**

GP d'Austria, qualifiche

4. (3) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.04.779

GP d'Inghilterra

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.21.27,430
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+14.063
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+36,570**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.27,147

GP UNGHERESE

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.39.46.713
2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+0,908**
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+12.462

GP d'Ungheria, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.16.444

GP BELGA

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.24.42.8206
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+2,358
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+10.791
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+14.471**

GP del Belgio, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.43,270

GP D'ITALIA

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.15.32.312
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+4.471
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+36.317
5. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.00,0825**

GP d'Italia, qualifiche

7. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.37.987

GP DI SINGAPORE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	2.03.23.544
2. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+4.507
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+8.800

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al primo giro.

GP di Singapore, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.40.069

GP MALESIA

1. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	1.30.01.290
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+12,770
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+22.519

Kimi Räikkönen (Ferrari) non ha guidato il GP.

GP della Malesia, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.30,121

GP GIAPPONESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.27.31.194
2. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	+1,211
3. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	+9.679
5. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+32.622**

GP del Giappone, qualifiche

6. (10) Kimi Raikkonen	Ferrari	1.28.498

GP DEGLI STATI UNITI

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.33.50.991
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+10,143
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+15.779**

GP degli Stati Uniti, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.33.577

GP MESSICANO

1. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	1.36.26.552
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+19.678
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+54,007**

GP del Messico, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.17,238

GP DEL BRASILE

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.31.26.262
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+2.762
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+4.600**

GP del Brasile, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.08.538

ABU DHABI GP

1. Valtteri Bottas	Mercedes	1.34.14.062
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+3.899
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+19,330
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+45,386**

GP di Abu Dhabi, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.36.985

GP D'AUSTRALIA

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.29.33,283
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+5.036
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+6.309**

GP d'Australia, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.21.828

GP DEL BAHRAIN

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.32.01.940
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+0,699
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+6.512

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 35.

GP del Bahrain, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.28,101

GP CINESE

1. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	1.35.36.380
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+8.894
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+9.637**

GP di Cina, qualifiche

2. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.31.182

GP AZERBAIGIAN

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.43.44.291
2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+2,460**
3. Sergio Perez	Force India-Mercedes	+4.024

GP dell'Azerbaigian, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.42.490

GP DI SPAGNOLO

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.35.29.972

2. Valtteri Bottas	Mercedes	+20.593
3. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	+26.873

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato al giro 25.

GP di Spagna, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.16.612

GP DI MONACO

1. Daniel Ricciardo	Red Bull Racing-TAG Heuer	1.42.54.807
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+7.336
3. Lewis Hamilton	Mercedes	+17.013
4. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+18,127**

GP di Monaco, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.11.266

GP CANADESE

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.28.31.377
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+7.376
3. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	+8.360
6. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+27,184**

GP del Canada, qualifiche

5. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.11.095

GP DI FRANCESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.30.11.385
2. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	+7.090
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+25,888**

GP di Francia, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.31.057

GP AUSTRIACO

1. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	1.21.56.024

2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+1.504**
3. Sebastian Vettel	Ferrari	+3.181

GP d'Austria, qualifiche

4. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.03.660

GP d'Inghilterra

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.27.29.784
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+2,264
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+3.562**

GP di Gran Bretagna, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.25.990

GP DI TEDESCO

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.32.29,845
2. Valtteri Bottas	Mercedes	+4,535
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+6.732**

GP di Germania, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.11.547

GP UNGHERESE

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.37.16.427
2. Sebastian Vettel	Ferrari	+17,123
3. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+20,101**

GP d'Ungheria, qualifiche

3. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.36,186

GP BELGA

1. Sebastian Vettel	Ferrari	1.23.34.476
2. Lewis Hamilton	Mercedes	+11.061
3. Max Verstappen	Red Bull Racing-TAG Heuer	+31,372

Kimi Räikkönen (Ferrari) si è ritirato all'ottavo giro.

GP del Belgio, qualifiche

6. Kimi Raikkonen	Ferrari	2.02.671

GP D'ITALIA

1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.16.54.484
2. Kimi Raikkonen	**Ferrari**	**+8.705**
3. Valtteri Bottas	Mercedes	+14.066

GP d'Italia, qualifiche

1. Kimi Raikkonen	Ferrari	1.19,119

Questo ha battuto il record di Juan Pablo Montoya per il giro più veloce nella storia della F1. Il record precedente era di 262.242 km/h; Raikkonen ha raggiunto una media di 263.587 km/h.

Il GP d'Italia di settembre 2018 è stato l'ultimo che poteva essere inserito nel libro.

1988	Karting nelle classi A, B e C fino al 1991.
1991	Classe Mini.
1992	Classe Racchetta Junior.
1993	Classe Racket Junior Coppa di Finlandia, 9° posto.
1994	Classe Racket Junior Coppa di Finlandia, 2° posto.
1995	Classe Formula A Monaco Cup, ritiratosi dal 4° posto.
1996	European Series GP, Campionato Mondiale (WC) e Campionato Nordico (NC). Campione finlandese di classe Formula A.
1997	Vince il Campionato Finlandese (FC) di Formula A; vince NC di Classe Formula Intercontinentale A; arriva 2° nel Karting GP d'Europa Classe Super A; 3° in Coppa di Monaco. Partecipa alla serie WC di Formula Super A.
1999	2° nella serie FC di Classe Formula A; 10° nella serie WC della Classe Formula Super A. Prima gara in Formula Renault con Haywood Racing, 3° posto. Vince la cosiddetta serie invernale della Formula Renault.
2000	Vince il campionato britannico di Formula Renault 2000 per il team Manor Motorsport. Partecipa a due gare del campionato europeo di Formula Renault.
2001	F1 per la Sauber Petronas, 10° nel Mondiale.
2002	Passa alla McLaren Mercedes, 6° nel Mondiale.
2003	2° nel WC; prima vittoria in un GP in Malesia.
2004	7° nella serie WC.
2005	2° nella serie WC.
2006	5° nella serie WC.
2007-10	Contratto con Ferrari.
2007	Vince WC.
2008	3° nel WC.
2009	6° nel WC.
2010-11	Prende un anno fuori dalla F1; pilota di rally in serie WC.

2010	10° nella serie WC rally.
2011	19° nella serie WC rally. Partecipa a due gare NASCAR: 15° (Trucks) e 27° (Nationwide).
2012	Ritorna in F1; contratto con Lotus Renault, 3° in WC.
2013	5° nel WC.
2014	Torna in Ferrari, 12° nel Mondiale.
2015	4° nel WC.
2016	6° nel WC.
2017	4° nel WC.
2018	In agosto, 3 in WC.

Kimi Räikkönen ha dettocosì poco che molte delle poche parole sono ancora ricordate. Ha anche parlato a sproposito ed è stato in faccia. Alcune delle sue espressioni sono diventate detti ben noti, anche se non dovevano esserlo. Le frasi sono eruzioni, per lo più sbocciate in situazioni imbarazzanti, forse reazioni frettolose di qualcuno in atteggiamento difensivo. In ogni caso, sono stati pronunciati. Non possono essere ritirati e sono lì, in rete e su YouTube, per essere visti da tutto il mondo.

'Lasciami in pace, so cosa fare' non è un aforisma covato lentamente nel silenzio di una foresta, ma una frase pronunciata da un pilota esperto e impaziente a un ingegnere nel bel mezzo del GP di Abu Dhabi nel 2012. Dopo gara, né il pilota né l'ingegnere di gara portavano rancore, e probabilmente avevano dimenticato l'incidente. In questo sport, un alterco tra due colleghi può essere ascoltato da tutto il mondo e diventare un tatuaggio indelebile.

"La F1 senza la stampa sarebbe un paradiso."

"Non fa differenza se piove o no."

Domanda: 'Cosa hanno in comune i rally e la Formula 1?'
La risposta di Kimi: "Usi un volante in entrambi".

'Non mi interessa quello che la gente pensa di me. Non sono Michael Schumacher.'

Domanda: 'Molti conducenti hanno rituali associati ai loro caschi. Hai qualche?'
Kimi: 'Gli pulisco, così posso vedere meglio.'

'Non ho intenzione di andare in una scuola di lingue per imparare l'italiano; non è per questo che sono venuto alla Ferrari.'

Domanda: 'Qual è stata la situazione più emozionante durante questo weekend di gara?'
Kimi: 'L'inizio.'
Domanda: "E il più noioso?"
Kimi: 'Questo.'

A Kimi è stato chiesto dopo le qualifiche di Hockenheim: "Come sono le gomme?"
Kimi: 'Vanno in giro come ti aspetteresti.'

Domanda: "Pensi di essere un buon vicino?"
Kimi: 'Certo. A causa del lavoro, non sono mai a casa».

Lewis Hamilton stava festeggiando la sua prima vittoria in un GP e ha detto che era meglio del sesso. Il giornalista ha chiesto il parere di Kimi sulla questione.
La risposta di Kimi: "Forse non ha mai fatto sesso".

Domanda: 'Sei soddisfatto del risultato?' [Kimi non ha ottenuto punti]
Kimi: "Credi che lo sia?"

Kimi: "Beh, d'estate puoi pescare e scopare, ma d'inverno la pesca non è così buona."

Domanda: "Hai qualche hobby?"
Kimi: 'Raccolgo noci.'

"Vediamo cosa possiamo fare." [Questa è la frase che Kimi ripete quasi sempre quando un giornalista chiede della gara del giorno successivo.]

Domanda: 'Dove pensi di installare il KERS [Kinetic Energy Recovery System] della tua auto?'
Kimi: 'Su quella pista.'

Domanda: 'Che consiglio daresti ai nuovi arrivati Nico Rosberg e Scott Speed?'
Kimi: 'Spero che cedano bene.'

"Non guidi una gara sulla carta."

A Kimi viene chiesto di perdere peso prima dell'inizio della stagione. La risposta di Kimi: "Non lo so, non ho la bilancia".

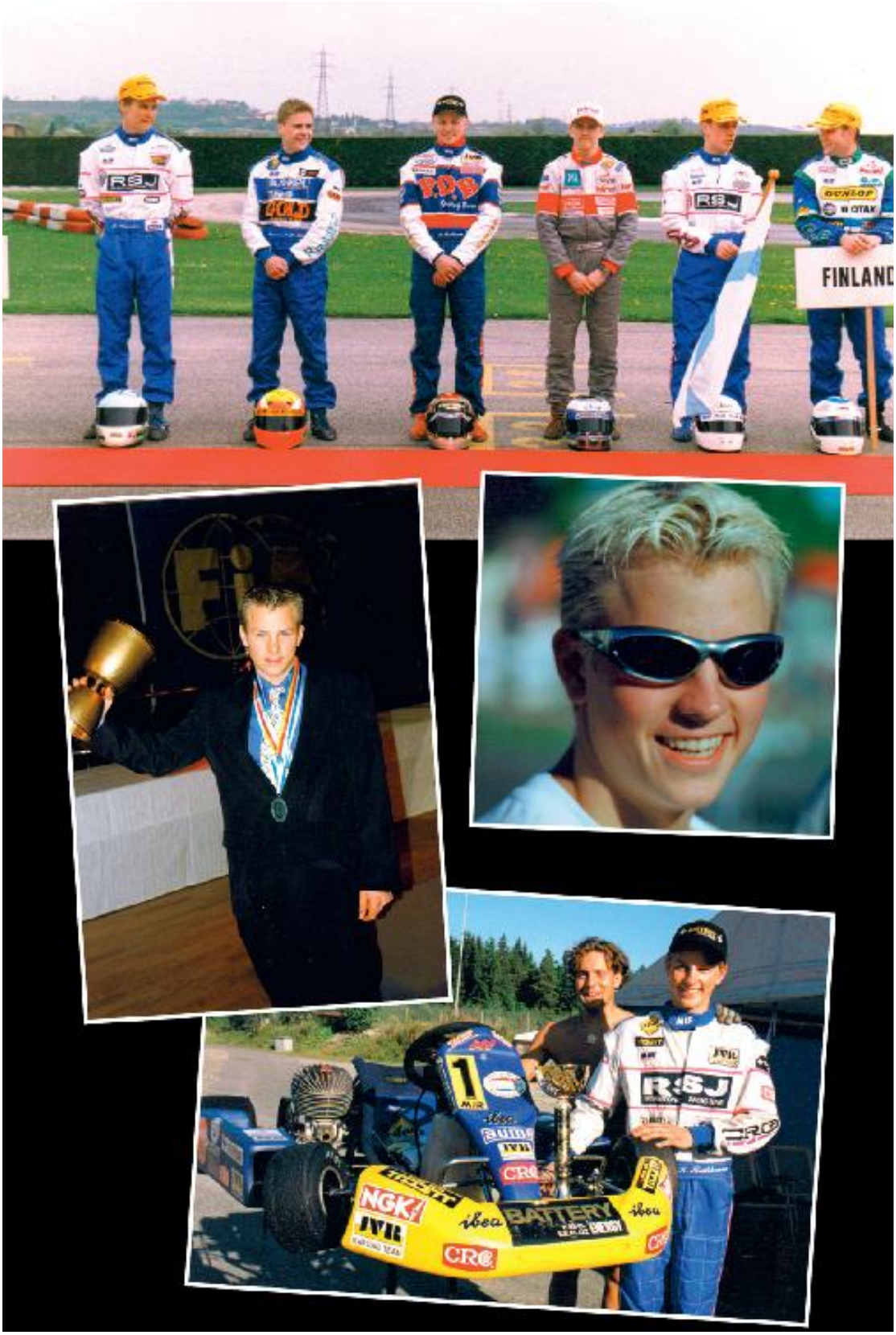
Domanda: 'Com'è il quinto posto in griglia da cui partire?'
Kimi: 'È il quinto posto.'

"Non parlarmi in mezzo a un angolo!"
La risposta di Kimi agli ingegneri di gara della Ferrari alla radio del team durante la sessione di prove libere del Gran Premio della Malesia 2009.

GP di Baku, 2017. Kimi torna dal box della Ferrari. Va tutto bene, tranne che l'auto non ha il volante. L'operaio che tiene il volante corre a fianco dell'auto di Kimi ma, per qualche motivo, inizialmente non riesce a passarla al finlandese. Kimi grida: 'Volante. Passa qui il volante! Ehi, ehi! Il volante! Qualcuno gli dica di darmelo! Avanti, muoviti!'

1. La famiglia Räikkönen e il brivido della velocità.
2. Allenamento per il Campionato del Mondo di Formula 1.
3. Masa immerso nei suoi pensieri.
4. Madre e figlio al matrimonio di Kimi e Minttu.
5. Fratelli.
6. L'addio al celibato di Kimi. Enduro safari e barche. È facile festeggiare tenendo il premio Wheelmonkey.FOTO: JUHA HANSKI
7. Sulle tracce di Matti Nykänen a Levi, 2003.
8. 'Kimi aveva tre anni quando ha montato per la prima volta una moto da cross Italjet per bambini. Il rumore di una bicicletta che va su di giri continua».FOTO: ILARI SUHONEN
9. Parla alla sua amata.
10. Ascolta la sua amata.
11. Sami Visa, Rami Raikkonen, Robin e Kimi.
12. Paula e Robin ai test di Barcellona nella primavera del 2018. FOTO: VISTO SAMI
13. Mark Arnall con i suoi fan e Sami Visa a Shanghai, 2018.
14. 'La storia di Kimi è la storia della famiglia.'

1. La famiglia Räikkönen e il brivido della velocità.


FINLAND
RSJ
NGK
BATTERY
CRC

[2. Allenamento per il Campionato del Mondo di Formula 1.]

3. Masa immerso nei suoi pensieri.

4. Madre e figlio al matrimonio di Kimi e Minttu.

5. Fratelli.

FOTO: JUHA HANSKI

6. L'addio al celibato di Kimi. Enduro safari e barche. È facile festeggiare tenendo il premio Wheelmonkey.

FOTO: TEEMU NEVALAINEN – UPPIE DIGITAL

7. Sulle tracce di Matti Nykänen a Levi, 2003. FOTO: UFFE TAGSTRÖM

FOTO: ILARI SUHONEN

FOTO: ILARI SUHONEN

8. 'Kimi aveva tre anni quando ha montato per la prima volta una moto da cross Italjet per bambini. Il rumore di una bicicletta che va su di giri continua».

9. Parla alla sua amata.

10. Ascolta la sua amata.

11. Sami Visa, Rami Raikkonen, Robin e Kimi.

EXIT

Allianz
Allianz

12. Paula e Robin ai test di Barcellona nella primavera del 2018. FOTO: VISTO SAMI

FOTO © CALLOALBANESE

FOTO: VISTO SAMI

13. Mark Arnall con i suoi fan e Sami Visa a Shanghai, 2018. FOTO © CALLOALBANESE

14. 'La storia di Kimi è la storia della famiglia.'

Una nota sull'indice: Le pagine a cui si fa riferimento in questo indice si riferiscono ai numeri di pagina nell'edizione cartacea. Facendo clic su un numero di pagina verrai indirizzato alla posizione dell'ebook che corrisponde all'inizio di quella pagina nell'edizione cartacea. Per un elenco completo delle posizioni di qualsiasi parola o frase, usa la funzione di ricerca del tuo sistema di lettura.

Abu Dhabi, Gran Premio di, 231, 305
AKK Motorsport, 111, 114
Alastaro, Kimi stabilisce il record a, 95
Alen, Markku, 150
Alonso, Fernando, 143, 245
Antonini, Alberto, 250
Rally Lapponia Artica, 152
Arnall, Marco, 7–8, 10, 13, 130, 132, 175–81, 202, 226, 235, 236, 238, 239, 240–1, 248, 255
acqua purificata raccomandata da, 37
Arrivabene, Maurizio, 22–3, 29, 250–1
Asikainen, Amin, 131–2

Baar, 33, 89, 161, 166, 193, 220–1, 229, 235, 255, 262
Bahrain, Gran Premio di, 206, 227, 243
Bahrein, principe di, 205, 207, 208–9
Baku, Gran Premio di, 311
Barcellona, Gran Premio di, 213
Belgio, Gran Premio di, 197, 230
discoteca Bläk, 147
Bondi, Sergio, 11
Bottas, Valtteri, 229
Bridgestone, 83, 86, 88
Brundle, Martin, 307
Briggare, Arto, 114
Bottone, Jenson, 91

Camilleri, Louis C., 250, 251–2
Camus, Albert, 26
Carrelli, 73
Cina, Gran Premio di, 206, 227, 228–9, 260–1
Cigarini, Francesco, 227
Collins, Peter, 88
Cologna, Dario, 238
Prova di bottaio, 116
Coulthard, David, 207
Squadra Corse CRG, 82, 83

Dahlman, Jenni, vedi Räikkönen, Jenni
de Bruijn, Peter, 71, 82–4, 85, 86, 91–2
Istituto Deaconess, Helsinki, 113
disidratazione, 178–9
Dennis, Ron, 34, 129, 130–1, 273
Dixon, Helen, 140
Donaldson, Gerald, 136, 137, 139
Giù dal festival rock di Laituri, 104

Essayah, Sari, 114
Campionati Europei, 71, 73, 80, 85
Ogni uomo, 53–4

Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA), 24, 124, 225, 239, 272
Federer, Roger, 129
Ferrari:
budget annuale di, 37
lavoro in catena di montaggio a, 261
libro dedicato a Kimi di, 41
e perfezionamento del contratto, 219
alloggi di ospitalità di, 10–11, 22
Kimi si trasferisce a, 25
La partenza di Kimi annunciata da, 149
La prima conferenza stampa di Kimi per, 189–90
logo di, 22
e prova della macchina nuova, 12
camion richiesti da, 11
FIA (Federazione Internazionale dell'Automobile), 24, 124, 225, 239, 272
Campionati finlandesi, 36, 70, 152
clima finlandese, 78
Scuola sportiva delle forze di difesa finlandesi, 105
Fisichella, Giancarlo, 134

Mogli dei calciatori,103
Formula 1 (vedi anche Gran Premio; Campionato del Mondo):
cambiamenti nel mondo di, 137
e morti, 136
esplorare i posti vacanti in squadre di, 172
Kimi entra, 35, 81, 115
e megastar, 41
e dimensioni dell'auto, 44
e parlando al condizionale, 129
seguito televisivo di, 226
serie di Formula Renault, 35, 36
Forsberg, 195
Forström, Jouni (cugino), 121

'Gearbox-Philly', 129, 202
Germania, Gran Premio di, 134, 213, 216
Premio d'oro per l'aspirapolvere, 188
Buon legno,258
Goodman, Irwin, 191–2
Gordon, Jeff, 262
Gran Premio (vedi anche Formula 1; Campionato del mondo):
ad Abu Dhabi, 231, 305
in Bahrein, 206, 227, 243
a Baku, 311
a Barcellona, 213
in Belgio, 197, 230
in Cina, 206, 227, 228–9, 260–1
in Germania, 134, 213, 216
in Giappone, 134
In Malesia, 134, 243–4, 250–1, 310
in Messico, 262
a Monaco, 135, 232
Greenwood, Dave, 133
Grönholm, Marcus, 150
Grosjean, Romain, 207
Guns N' Roses, 201–2

Hakkinen, Mika, 96, 132
Halonen, Tarja, 194
Torneo di prosciutto, 188
Hamilton, Lewis, 20, 29, 143, 144–5, 308
interviste rilasciate da, 10
Hanski, Juha, 55, 189, 200–1
Hartwall, 260
Haywood Racing, 100, 102, 108

Heidfeld, Nick, 146
Heikkinen, Osku, 71, 109
Hellberg, Lotta, 83
collezione di caschi, 51, 135, 164, 242
Istituto diaconale di Helsinki, 113
Hintsa, dottor Aki, 194, 211
morte di, 269
Hublot, 38
Hugo Boss, 131, 133
Huisman, Harald, 88–9
Caccia, James, 135–40 passimi
e consumo di alcol, 138, 140
biografia di, 137
morte di, 140
e paura di incidenti mortali, 139
e la morte di Peterson, 138–9
abitudine al fumo da, 137–8, 140

squadra di hockey su ghiaccio, 188, 193–4
Ice One Racing, 42, 155, 259
uomo di ghiaccio yacht, 239–40, 243
istinto, 45–6, 54
Circuito di Interlagos, 144
Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA), 24, 124
Auto di Stato Italiana, 108
Italjet, 42

Jaatinen, Lasse, 70
Jagger, Mick, 38
Jalonen, Jukka, 202
James Hunt: la biografia (Donaldson),137 (*vedi anche Hunt, James)*
Giappone, Gran Premio di, 134
Järvinen, Jukka, 131
Jokinen, Kalle, 80, 82–3, 84–9 passimo, 91–5, 104, 145
Rally Giordano, 153

Kaarina Segaioli, 188
Kallio, capitano Masa, 239
Kankkunen, Juha, 150
Bar Karaoke, 212
Karhusuo, Espoo, 5, 36, 38, 42, 68, 97, 147, 164, 273
karma, 169–70
karting, 56, 67, 68
come stile di vita, 61
Kaskisaari, 201–2

KERS (sistema di recupero dell'energia cinetica), 309
Kidman, Nicole, 41
Sistema di recupero dell'energia cinetica (KERS), 309
Kissinger, Henry, 271
Koff, 73
Koiranen, Marko, 95
Kononen, Jaska, 239–40
Kononen, Valentin, 114
Kontsas, Antti, 8
Koronoff, Seba, 189
Korpivaara, Petri, 72
Kovalainen, Heikki, 115
Kravitz, Lenny, 24
Kubica, Robert, 146
Kulta, Heikki, 171, 243–4
Kuosmanen, Kikka, 122, 243
Kurri, Jari, 116
Kuvaja, Riku, 72
Kyle Busch Motorsports, 156

Lahtela, Janne, 114
Lampinen, Simo, 150
Latva-Piikkilä, Anette, 87
Lauda, Niki, 136
Leberer, Josef, 125
Liimatainen, Kimmo, 82
Lindström, Kaj 'Kaitsu', 151–5
Liverpool, 175
Loiri, Vesa-Matti, 210, 258
Long-John, 202
López, Gérard, 172, 206, 208
Loto, 132–3, 171–3, 216
detta ricchezza di, 173

McLaren:
e guasti al motore, 128–9, 133, 134
Kimi si unisce, 127
Kimi insegnato da, 132
I primi cinque anni di guadagno di Kimi da, 134
e veicolo polivalente, 194
alti e bassi di anni con, 133
McNish, Allan, 133
Madonna, 24
Circuito di Magny-Cours, 133
Makinen, Timo, 150

Mäkinen, Tommi, 94, 150–1
Malaysia, 11, 16, 128, 134, 175–83
e disidratazione, 178
Gran Premio di, 134, 243–4, 250–1, 310
Circuito di Sepang a, 46
Manor Motorsport, 105, 108
Mansell, Nigel, 232
Campionato mondiale costruttori, 155, 259
lettore di mappe, 153
Maradona, Diego, 210
vigilia del primo maggio, 212
Messico, Gran Premio di, 262
Mieto, Juha, 47
Mikkeli, 186
Mikkola, Hannu, 150
Classe Mini Raket, 69
Congresso Mondiale Mobile, 239
Moko, 24–6
Monaco, Gran Premio di, 135, 232
Coppa di Monaco, 79–80
ciclomotori, 186–7
Mosley, Max, 124
motocross, 42, 55, 147, 258
Myllyrinne, Ville, 61, 62, 66, 67–8

NASCAR, 155–6, 171, 262
Nevalainen, Teemu "davanti", 35, 84, 188, 189
Premio per il nuovo arrivato dell'anno, 153
Niskanen, Iivo, 237, 238
Nürburgring, 216
Nykänen, Matti, 43, 203

Palttala, Markku, 114
Panis, Olivier, 197
Parkkonen, J., 77
PDB Racing Team, 83
Pelé, 307
Peterson, Ronnie, 138–9
Philip Morris, 22, 250
Pikkarainen, Kimmo 'Piki', 205–13 passimo, 217–18
e consumo di alcol, 212–13
Poika, Jukka, 212
'Pole position', 21–2
Porkkalanniemi, 42, 144, 159, 164, 215, 217
Priestley, Marc 'Elvis', 129, 197, 202

Prosser, Marco, 129, 202
Proust, Marcel, 26
Pyrhönen, Antti, 42, 258–60

Servizio corse Jaatinen, 70
Raikkonen (nata Dahlman), Jenni, 159
e divorzio, 268
Il fidanzamento di Kimi con 128
e rottura del matrimonio, 206
e la morte di Masa, 161
e la caduta di Masa, 160
Raikkonen, Kimi, 205
e consumo di alcol, 108–9, 138, 190, 212–13, 218, 240
La voglia di vincere di Alén condivisa da, 150
e servizio militare, 77, 105–6, 108–12
Arrivabene su, 250–1
addormentato nello stenditoio, 203
abbuffate rinunciato da, 140
nascita di, 52–3
e esami del sangue e delle urine, 179
temperatura corporea di, 10
etilico, 110
Camilleri su, 251–2
carriera di, 1988-2018, 303–4
e la perdita di potenza dell'auto, 28–9
e celebrità, affrontando, 36
Chigwell arrivo di, 102–3
casa d'infanzia migliorata da, 129
gli sport dell'infanzia praticati da, 56
bambini amati da, 140
scelta di rally da, 149
come cittadino di due paesi, 105
corde vocali danneggiate di, 38
nelle statistiche dettagliate, 277–301
porta che porta il nome di, 176
al Down by the Laituri rock festival, 104
abitudini di consumo di, 28
guidando nel traffico, 55–6
dislessia di, 68
guasti al motore di, 28–9, 40, 129, 133, 134
l'Inghilterra passa, 97, 99–100
tag "enigmatico" applicato a, 52
eventi inseriti da, *vedi gare individuali per nome*
e il tiro al piattello di papà, 159–60
ruolo di padre di, 33–4

e paura, 44
Ferrari dedica il libro a, 41
e monitoraggio FIA, 225–6
e riprese per gli sponsor, 237, 241–2
e l'aiuto economico dei genitori, 67
prima gara di F1 di, 116, 125
prima gara di, da bambino, 69
prima stagione di, 25
primo test di velocità di, 79–80
salario del primo anno di, 125
nome di, 6
Formula 1 inserita da, 35, 81
e la serie di Formula Renault, 35, 36
quattro gare invernali consecutive vinte da, 108
La volontà di vincere di Grönholm condivisa da, 150
ed esercizi in palestra, 75, 236, *254*, 255–6
collezione di caschi di, 51, 135, 164, 242
e hockey su ghiaccio, 188
Soprannome di "Uomo venuto dal ghiaccio" di, 34, 131–2
inglese migliorato acquisito da, 132
e istinto, 45–6
Il fidanzamento di Jenni con 128
La volontà di vincere di Kankkunen condivisa da, 150
e kart, 56
e karting verso l'Europa, 73
e Kidman, 41
Kulta su, 243–4
La volontà di vincere di Lampinen condivisa da, 150
più lungo viaggio senza interruzioni di, 88
titoli spaventosi riguardanti, 135
McLaren si è unito a, 127
La volontà di vincere di Mäkinen condivisa da, 150
lettore di mappe utilizzato da, 153
e la morte di Masa, 161–2
e la caduta di Masa, 160–1
meccanica tenuta in grande considerazione da, 60
La voglia di vincere di Mikkola condivisa da, 150
incontro con la polizia militare, 109–10, 112
Moko incontra, 25
e ciclomotori, 186–7
e motocross, 42, 55, 258, 259, 260
natura della velocità contemplata da, 43–4, 54
Premio Esordiente dell'anno vinto da, 153
fumare occasionalmente da, 137–8
conducenti più anziani sfidati da, 71

e incidente con cumulo di pneumatici, 193
PR parte del lavoro di, rapporto con, 37
investimenti immobiliari di, 168
frequenza cardiaca di, 225–6, 229
acqua purificata consumata da, 37
rally finanziato da, 155
e Robertson incontro e contratto, 93–7
Rugeley arrivo di, 102
La volontà di vincere di Salonen condivisa da, 150
Contratto Sauber firmato da, 39
Sauber F1 auto testata da, 121–4
saune di, 76
detti di, *vedere il capitolo: "Tracce bonus"*
scolarizzazione di, 68–9
natura timida di, 34
un periodo di sedici giorni nella vita di, 205–13
l'importanza del sonno per 78
e consapevolezza spaziale, 55
nelle tabelle statistiche, 277–301
superlicenza da, 124
nuotando vicino, 76, 116
taciturnità di, 34, 39
e messaggi di testo, 181
Thailandia casa per le vacanze di, 187
La volontà di vincere di Toivonen condivisa da, 150
caviglia storta di, 210–11
La volontà di vincere di Visa condivisa da, 150
tono vocale di, 38
ricchezza di, *vedere il capitolo: "Denaro e fiducia"*
e perdita di peso, 236
e peso, ottimale, 255
e orologi da polso, 38
su Youtube, 41, 305
Raikkonen, Matti 'Masa' (padre), 53–4, 56, 61, 70, 79, 87, 144, 159–65
e consumo di alcol, 159, 162, 165–6
tiro al piattello da, 159–60
morte di, 53, 68, 161–2, 269
diabete sofferto da, 165
cadere da, 160–1
e la musica di Goodman, 192
Kimi loda l'aiuto di, 67
e il test della Sauber F1 di Kimi, 121–2
e le abitudini del sonno di Kimi, 83
e la gara del Campionato del Mondo di Kimi, 144–6
basso umore di, 159

natura del dolore riguardante, 166
pancreatite di cui soffre, 165
incidente in quad a, 160, 163, 165
Rami loda l'aiuto di, 68
e la partenza dei figli, 97, 99
figli portati alle corse da, 53
portato in ospedale, 160–1
La foto incorniciata di Viita di, 116
Raikkonen, Paula (madre), 14, 53, 60–1, 144–5, 164-6 passimi, 197, 230, 233
dislessia di, 68
e la musica di Goodman, 192
e l'umore basso del marito, 159
Kimi loda l'aiuto di, 67
e il servizio militare di Kimi, 105–6
e la mossa londinese di Kimi, 100
e il test della Sauber F1 di Kimi, 121–2
e la gara del Campionato del Mondo di Kimi, 144–6
e la morte di Masa, 161
e la caduta di Masa, 160
e denaro, 70
e divieto di stampa, 144
Rami loda l'aiuto di, 68
figli confrontati da, 54
e la partenza dei figli, 97, 99
e guardando le gare, 193
Raikkonen, Rami (fratello), 42, 53–5, 56, 151–2, 166, 270
e meccanici, 60, 68, 79
e Campionato Finlandese, 152
e kart, 56, 68
e gli immobili di Kimi, 68
molto rally fatto da, 151
servizio nazionale di, 97
scolarizzazione di, 69
Raikkonen, Rianna (figlia), 15, 28, 33–4, 38, 39, 219, 221, 224, 242, 257, 259
Raikkonen, Robin (figlio), 28, 39, 43, 47, 48, 173, 219, 238, 242, 257, 266–9, 270, 274–5
nuotando vicino, 76–7
e macchinine, 33, 37, 78
Räikkönen (nata Virtanen), Minttu, 15, 28, 38, 77, 78, 183, 215-24 passimo, 232–3, 262, 272
Kimi si innamora di, 140
frequenza cardiaca di, 229-30, 231, 233
Rapala, Jussi, 73, 79, 145

Rapala, Valpuri (zia), 73
Rauhala, Osmo, 117
Rentun Ruusu (Rosa di Ruffian),191–2
Reykjavik, 189
Robertson, David, 39, 88, 89, 91, 103–4, 121, 152, 172, 190–1, 251
morte di, 96, 269
e il servizio militare di Kimi, 112
e la prima gara di F1 di Kimi, 125
L'incontro e il contratto di Kimi con, 93–7
e il bisogno di superlicenza di Kimi, 124
L'elogio di Kimi per, 97
Il talento di Kimi ammirato da, 108
Robertson, Scott, 103
Robertson, Steve, 39, 88, 102, 152, 171–2, 190–1, 200, 251
Kimi si è incontrato a Londra da, 100
Kimi osservato da, 96
e la prima gara di F1 di Kimi, 125
e il bisogno di superlicenza di Kimi, 124
L'elogio di Kimi per, 97
Il talento di Kimi ammirato da, 108
Pietre rotolanti, 25–6, 38, 273–4
Rosato, Gino, 270–1
Rosberg, Keijo 'Keke', 228
Rosberg, Nico, 146, 259, 309
Rosa, Axl, 201–2
La rosa di Ruffian (Rentun Ruusu),191–2

Saarinen, Toni, 70, 71
Salminen, Juha, 114, 116
Salò, Mika, 96, 114, 122
Salonen, Timo, 150
Santi, Carlo, 133
Sauber F1, il test di Kimi, 121–4
Sauber, Peter, 39, 122, 123–4, 127
e il servizio militare di Kimi, 112
Squadra Sauber, 24, 39, 116, 127, 200
Sado, Joe, 243–4
Schumacher, Michael "Schumi", 124, 133–4, 304, 307
Seiska,223
Senna, Ayrton, 125, 232
Circuito di Sepang:
e i problemi alla macchina di Kimi, 28–9
accelera, 46
Seppia, 187
SF70, 176

SF71H, 183, 249
Circuito Internazionale di Shanghai, 229
gara di Silverstone, 216
Singapore, 180, 187
e disidratazione, 178
Slade, Mark, 129, 132–3, 172
Soimetsä, Jukka, 72
Hotel a Sokos, 73
Sordo, Dani, 153
Spa Francorchamps, 197
Velocità, Scott, 309
Stewart, Jackie, 137

TAG Heuer, 131, 133
Tägström, Uffe, 55, 192, 196, 200, 202, 242
Tapio, Kari, 21
Tailandia, 187
Thompson, Chris, 202
Todt, Jean, 24, 251, 272
Toivonen, Henri, 150
Ospedale Töölö, Helsinki, 160–1
TOYOTA GAZOO Racing, 151
Toyota Kaivoksela, 226
Olimpiadi di Torino, 193–5
Rally di Turchia, 153
Turku Notizie,243
pneumatici, costo di, 70–1

Väisänen, Matti, 116
Vaulamo, Mika, 227
Vaulamo, Petri, 226–8, 229, 230, 231–2
Vehkonen, Pekka, 114
Verstappen, Max, 229, 230
Vettel, Sebastian, 8, 207, 229-30, 232, 241–2, 245, 272
Viitasaari, Jukka 'Viita', 114–19
Vilander, Toni, 202
diventa l'amico di una vita di Kimi, 69
al Down by the Laituri rock festival, 105
e Campionati Europei (vedi),80
e Kimi sta bevendo, 109
e la morte di Masa, 163
storia raccontata da, 77
e Viita, 114
Vilanova, 239
Ville, 186, 187

Virtanen, Kimmo, 220, 224, 235
Virtanen, Minttu, vedi Räikkönen, Minttu
Visto, Sami:
a Baar, 235
e affari di cappelli da baseball, 216
e tradimento della fiducia, 169
e Camilleri, 250
situazione eccezionale di fronte, 201
figura familiare di, 6
fan tenuti a bada da, 7
volo in Inghilterra da, 216
e Guns N' Roses, 201
come lepre per il cane di Kimi, 171
foto di casco, 242
e interesse per le corse automobilistiche, 53
L'accordo di Kimi con, 23
e l'abito appropriato di Kimi, 249
e la scelta di Kimi di rally, 150
e la conferenza stampa di Kimi, 189–90
e i problemi alla macchina di Sepang di Kimi, 29
ruolo importante svolto da, nella vita di Kimi, 72
e cambi manuali, 237
e il battito cardiaco di Minttu, 231
e Robertson incontro e contratto, 94
Toivonen conosciuto da, 150
Volkswagen, in qualità di sponsor, 38

Warren, Jim, 102
Watt, Charlie, 273–4
Westerlund, Erkka, 194
squadra Williams, 88, 91, 172
Olimpiadi invernali, 47, 203, 237
Wittgenstein, Ludovico, 170
Campionato Mondiale, 41, 93, 135, 143–6, 152, 173, 228 (vedi anche Formula 1; Gran Premio)
dei produttori, 165, 259
Mondo della velocità,103–4

'Non camminerai mai solo', 175
Youtube, 41, 305

We hope you enjoyed this Simon & Schuster eBook!

Remember to sign up to our eBook Newsletter if you'd like to hear more about special offers, receive bonus content and exclusive info on new releases:

Sign Up Here

Pubblicato per la prima volta in Gran Bretagna da Simon & Schuster UK Ltd, 2018
UN'AZIENDA CBS

Copyright © Kari Hotakainen, 2018
Traduzione © Fleur Jeremiah, 2021

Il diritto di Kari Hotakainen di essere identificato come l'autore di quest'opera è stato affermato in conformità con il Copyright, Designs and Patents Act, 1988.

Simon & Schuster UK Ltd
1 ° piano
222 Gray's Inn Road
Londra WC1X 8HB

www.simonandschuster.co.uk
www.simonandschuster.com.au
www.simonandschuster.co.in

Simon & Schuster Australia, Sydney

EUREKADDL.CLICK
Simon & Schuster India, Nuova Delhi

Foto © fotografi
Le foto non accreditate provengono dagli album privati dei Räikkönens

L'autore e gli editori hanno compiuto ogni ragionevole sforzo per contattare i detentori del copyright per ottenere l'autorizzazione e scusarsi per eventuali omissioni o errori nella forma dei crediti dati. È possibile apportare correzioni alle stampe future.

Un record di catalogo CIP per questo libro è disponibile presso la British Library.

ISBN cartonato: 978-1-4711-7766-8
ISBN tascabile commerciale: 978-1-4711-7767-5
ISBN dell'eBook: 978-1-4711-7768-2

Composto nel Regno Unito da M Rules
Stampato e rilegato da CPI Group (UK) Ltd, Croydon, CR0 4YY

Simon & Schuster UK Ltd si impegna a reperire carta prodotta con legno coltivato in foreste sostenibili e sostiene il Forest Stewardship Council, la principale organizzazione internazionale di

certificazione forestale. I nostri libri che espongono il logo FSC sono stampati su carta certificata FSC.

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library